

Schema di decreto legge

Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

(versione post riunione DAGL 6 maggio 2025)

VISTI gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

VISTA la direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 aprile 2018, che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida;

VISTO il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante «Codice della navigazione»;

VISTA la legge 5 novembre 1971, n. 1086, recante «Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica»;

VISTA la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante «Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente»;

VISTA la legge 2 febbraio 1974, n. 64, recante «Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche»;

VISTA la legge 1° dicembre 1986, n. 870, recante «Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti» e, in particolare, l'articolo 19;

VISTO il decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, recante «Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime»;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante «Riordino della legislazione in materia portuale»;

VISTA la legge 15 maggio 1997, n. 127, recante «Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo»;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche»;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, recante «Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale»;

VISTO il decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, recante «Disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione»;

VISTO il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante «Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore»;

VISTO il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria» e, in particolare, l'articolo 83-bis;

VISTO il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, recante «Attuazione della direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della direttiva 76/160/CEE»;

VISTO il decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2010, n. 127, recante «Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti»;

VISTO l'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» e, in particolare, il comma 151 619 e 620;

VISTA la legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022» e, in particolare, l'articolo 1, comma 18;

VISTO il decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 marzo 2020, n. 66, recante «Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie»;

VISTO il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, e in, particolare, l'articolo 95 che reca «Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia»;

VISTA la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023» e, in particolare, l'articolo 1, comma 671;

VISTO il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante «Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti»;

VISTO il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure»;

VISTO il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali»;

VISTO il decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose» e, in particolare, l'articolo 30, comma 5;

VISTO il decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi» e, in particolare, l'articolo 10;

VISTA la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024» e, in particolare, l'articolo 1, commi 444 e 445;

VISTA la legge 29 dicembre 2022, n. 197, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025» e, in particolare, l'articolo 1, comma 505;

VISTO il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, recante «Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria»;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici»;

VISTO il decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante «Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici» e, in particolare, l'articolo 2;

VISTA la legge 16 dicembre 2024, n. 193, recante «Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023» e, in particolare, gli articoli 1, 5, 9, 12 e 16;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada»;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia»;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante «Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli»;

RITENUTA la straordinaria necessità e urgenza di garantire la tempestiva operatività della società Stretto di Messina S.p.A. e di assicurare il rispetto del cronoprogramma relativo alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria;

VALUTATA la straordinaria necessità e urgenza di favorire l'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità;

CONSIDERATA la straordinaria necessità e urgenza di emanare disposizioni finalizzate ad accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche, indifferibili e urgenti, anche nell'ottica di favorire il potenziamento delle reti autostradali e di una maggiore efficienza dei rapporti concessori in essere;

RITENUTA la straordinaria necessità e urgenza di assicurare ogni utile ed urgente iniziativa finalizzata ad accelerare la realizzazione delle opere necessarie allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026», che rivestono straordinario rilievo internazionale, imponendo l'adozione di misure urgenti per assicurare l'immediata fruizione degli impianti;

CONSIDERATA la necessità ed urgenza di adottare disposizioni finalizzate alla realizzazione dei progetti di investimento finanziati con risorse PNRR, PNC o da programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea al fine di garantire il rispetto del relativo cronoprogramma, nonché alla messa in sicurezza delle stesse;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del [*];

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali, delle imprese e del made in Italy, dell'ambiente e della sicurezza energetica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Capo I

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e lavori pubblici

ART. 1

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

1. Al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), le parole: «nei limiti del quale» sono sostituite dalle seguenti: «rideterminati ai sensi del comma 8-bis, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012, nel limite del quale».

b) all'articolo 2, comma 8-bis, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Ai fini dell'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale, si procede, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva 2014/24/UE, all'adeguamento del corrispettivo alle prestazioni richieste in ragione del valore aggiornato del contratto con il contraente generale, come rideterminato ai sensi del presente comma.»;

c) all'articolo 4, comma 3, alla lettera b-ter), dopo le parole «in corso di esecuzione,» sono inserite le seguenti: «nonché delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per consentirne la rapida risoluzione nella fase di esecuzione dell'opera con una decurtazione percentuale del 50 per cento dei compensi, determinati ai sensi dell'articolo 1, comma 4 dell'Allegato V.2 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, »;

d) all'articolo 4, dopo il comma 9-quinquies è aggiunto il seguente: «9-sexies. Ai fini dello svolgimento dei compiti e delle attività di cui al presente decreto, nonché di quelli di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, la società Stretto di Messina S.p.A. è iscritta di diritto nell'elenco di cui all'articolo 63, comma 1, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

ART. 2

(Disposizioni urgenti di modifica del Codice dei contratti pubblici)

1. Al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 45:

1) al comma 3, dopo il terzo periodo è aggiunto il seguente: «L'elenco dei provvedimenti di conferimento delle funzioni tecniche e di riconoscimento degli incentivi è comunicato con cadenza almeno annuale alle organizzazioni sindacali. Il provvedimento di conferimento delle funzioni tecniche e di riconoscimento degli incentivi è comunicato alle organizzazioni sindacali.»;

- 2) al comma 4, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «L'incentivo di cui al comma 3 è corrisposto al personale con qualifica dirigenziale in deroga al regime di onnicomprensività di cui all'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e ad analoghe disposizioni previste dai rispettivi ordinamenti del personale in regime di diritto pubblico.»;
- b) all'articolo 117, comma 11, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: «Per le opere di importo superiore a 2.000 milioni di euro, la percentuale minima del 20 per cento per la determinazione del limite di indennizzo di cui al terzo periodo può essere ridotta, nel rispetto del principio di proporzionalità, fino al 3 per cento del valore dell'opera»;
- c) all'articolo 136, i commi 4-bis ivi indicati, sono rinumerati in «4-bis e 4-ter»; (RICHIESTA CORREZIONE REFUSO MINISTERO INTERNO)
- d) all'articolo 225-bis, dopo il comma 3 è inserito il seguente: «3-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 119, comma 20, e di cui all'articolo 23 dell'allegato II.12, nel testo vigente alla data di cui all'articolo 229, comma 2, continuano ad applicarsi ai procedimenti in corso. A tal fine, per procedimenti in corso si intendono le procedure e i contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano stati pubblicati prima della data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209, ovvero, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, le procedure e i contratti in relazione ai quali, alla medesima data, siano già stati inviati gli avvisi a presentare offerte.»;
- e) all'allegato I.11, articolo 8, comma 2-bis, al terzo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché ANAS S.p.A e R.F.I. S.p.A.»;
- f) all'allegato V.2:
- 1) all'articolo 1, comma 2, terzo periodo, dopo le parole «della spesa» sono inserite le seguenti: «ovvero svolge il ruolo di concedente»;
- 2) all'articolo 2:
- 2.1) al comma 1, secondo periodo, dopo le parole «di uno» sono inserite le seguenti: «o più»;
- 2.2) al comma 1, lettera b), le parole «ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165» sono sostituite dalle seguenti: «di amministrazioni pubbliche, come definite dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165»;
- 2.3) al comma 1, dopo la lettera e), è inserita la seguente: «e-bis) dottorato di ricerca nelle materie di cui al primo periodo del presente comma»;
- 2.4) al comma 2, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Ai fini del computo del periodo minimo si considera il tempo necessario per l'acquisizione dei requisiti di esperienza o qualificazione di cui al comma 1, anche cumulativamente considerati.».

ART. 3

(Disposizioni urgenti per la riqualificazione e la gestione delle aree e degli immobili del Porto vecchio di Trieste)

1.All'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, sono apportate le seguenti modificazioni:

a)al comma 619, le parole «Autorità portuale di Trieste» sono sostituite dalle seguenti: «Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale»;

b) dopo il comma 619 è inserito il seguente:

«619-bis. Al fine di promuovere lo sviluppo di progetti unitari di riqualificazione e di gestione delle aree e degli immobili del Porto vecchio di Trieste, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale può avvalersi del Comune di Trieste per lo svolgimento, nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica previste dalla legislazione nazionale ed europea, in conformità alla normativa vigente in materia di demanio marittimo, delle procedure funzionali all'individuazione del soggetto concessionario dei beni demaniali marittimi del Porto vecchio, amministrati in via esclusiva dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, che resta unico titolare del rapporto concessorio. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma le amministrazioni interessate provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.»;

c) al comma 620, le parole «Autorità portuale di Trieste» sono sostituite dalle seguenti: «Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale».

ART. 3

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

1. Nelle more dell'aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni, di cui alla legge 5 novembre 1971, n. 1086, alla legge 2 febbraio 1974, n. 64, al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e al decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, per lo svolgimento della verifica di cui all'articolo 2, comma 3, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20 marzo 2003, n. 3274, ai fini della individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di una interruzione di operatività o eventuale collasso degli uffici pubblici secondo le vigenti norme tecniche per le costruzioni, qualora sia rilevante l'indice di affollamento ai sensi del paragrafo 2.4.2 delle Norme tecniche per le costruzioni di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20 febbraio 2018, per "normale affollamento" si intende quello il cui indice di affollamento è inferiore o pari a 3,5 e per "affollamento significativo" quello il cui indice di affollamento è superiore a 3,5. In via di prima applicazione, l'Indice di Affollamento (IA), stabilito tenendo conto del numero medio di persone presenti contemporaneamente nell'edificio in un prefissato periodo di tempo, in relazione alle caratteristiche geometriche dell'immobile stesso, è determinato secondo i criteri e la metodologia di calcolo definiti nell'Allegato A al presente decreto. (RICHIESTA DI INTEGRAZIONE PROTEZIONE CIVILE)

Capo II

Disposizioni in materia di autotrasporto, motorizzazione civile e circolazione dei veicoli

ART. 4

(Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto)

1. L'articolo 6-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, è sostituito dal seguente:
«Art. 6-bis

(Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia)

1. Il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, è pari a novanta minuti per ciascuna operazione. Il committente, il destinatario della merce o altro soggetto della filiera del trasporto di cui all'articolo 2, è tenuto a fornire al vettore indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento di tali operazioni, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico. In caso di mancato rispetto di tale onere, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni di carico o scarico mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione.

2. Il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo, per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo. È fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile. L'indennizzo non è dovuto qualora il superamento del periodo di franchigia sia imputabile al vettore. L'importo dell'indennizzo di cui al presente comma è soggetto a rivalutazione automatica, con cadenza annuale, a decorrere dall'entrata in vigore della presente disposizione. Ai fini del calcolo della variazione si utilizza l'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi "(Indice FOI)". La richiesta d'indennizzo può essere effettuata dal vettore al committente o al caricatore, nel termine di prescrizione previsto dall'articolo 2951 del codice civile, ferma restando la possibilità di proporre domanda di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile.

3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 7, commi 3 e 4, l'indennizzo di cui al comma 2 è dovuto anche qualora siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto e ciò risulti dalla documentazione di accompagnamento della merce o da ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore.

4. Fermo restando che le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, è sempre assicurata al medesimo conducente la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico, con particolare riguardo alla sistemazione del medesimo sui veicoli, tenuto conto delle sanzioni di cui agli articoli 164 e 167 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.».

2. All'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, dopo il comma 15 è inserito il seguente:
«15-bis. Qualora le eventuali violazioni delle disposizioni di cui ai commi 12, 13 e 13-bis integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-bis, secondo periodo, della legge 18 giugno 1998, n. 192, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, d'ufficio o

su segnalazione del creditore ovvero del Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990 n. 287.».

1. Per le finalità di ammodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto di cui all'articolo 1, comma 151, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026. Agli oneri derivanti dal primo periodo, pari a euro di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per gli anni 2025 e 2026, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 5

(Disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e circolazione dei veicoli)

1. Al fine di potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonché di aumentare la resilienza delle infrastrutture digitali di rete degli uffici centrali e territoriali della motorizzazione civile, è autorizzata la spesa complessiva di euro 14.082.027,10, di cui euro 1.500.000,00 per l'anno 2025, euro 8.200.000,00 per l'anno 2026 ed euro 4.382.027,10 per l'anno 2027, per la realizzazione di un sistema di protezione integrato, tramite l'implementazione di strumenti di controllo degli accessi e di monitoraggio del traffico dati relativo ai servizi di competenza e la promozione di comportamenti sicuri e responsabili del personale nell'utilizzo delle dotazioni digitali. Agli oneri derivanti dal primo periodo si provvede mediante l'utilizzo delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato dalla Società consortile per azioni PatentiViaPoste a conclusione del contratto di servizio per la gestione del processo produttivo delle patenti di guida e del loro recapito ai cittadini e agli uffici della motorizzazione civile, da riassegnare al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'utilizzo effettivo delle somme di cui al secondo periodo è subordinato al loro versamento e alla successiva riassegnazione.

2. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, l'alinnea è sostituito dal seguente: «1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Gli importi corrisposti ai sensi del primo periodo, comunque dovuti dai soggetti richiedenti per le operazioni ivi previste, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali importi, da considerarsi omnicomprendivi, sono così determinati:» e la lettera c) è soppressa;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1.1. Oltre agli importi dovuti ai sensi del comma 1, lettere a) e b), i soggetti di cui al comma 1 sono tenuti a corrispondere:

a) in caso di distanza uguale o inferiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, un importo pari ad euro 100 dovuto a titolo di rimborso forfetario per le spese di trasferta, comprensivo del rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;

b) in caso di distanza superiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, un importo dovuto a titolo di rimborso analitico delle spese sostenute per le trasferte nonché del rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;

c) in caso di trasferte all'estero, gli importi di cui alla lettera b) oltre alle eventuali diarie di missione previste dalla normativa vigente.»;

c) il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

«1-bis. Gli importi di cui ai commi 1 e 1.1 sono dovuti per l'attività svolta dai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella qualità di titolare e responsabile dell'attività. In caso di operazioni svolte anche dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività sono dovuti gli importi di cui al comma 1 maggiorati del 40 per cento nonché gli importi di cui al comma 1.1 per ciascuna unità di personale impegnata nell'operazione.»;

d) il comma 1-ter è sostituito dal seguente:

«1-ter. Qualora le operazioni sono eseguite al di fuori dell'orario di servizio ordinario, al personale incaricato dell'attività, quale titolare, sono corrisposti, da parte dell'Amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 e gli importi di cui al comma 1, lettere a) o b), mentre al personale con funzione di supporto sono corrisposti, da parte dell'Amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività. Nel caso in cui le operazioni sono eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività quale titolare sono corrisposti, da parte dell'Amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1, oltre al 50 per cento dell'importo di cui al comma 1, lettera b) mentre al personale con funzione di supporto sono corrisposti, da parte dell'Amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività. Qualora le operazioni sono eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, sono corrisposti, da parte dell'Amministrazione, i soli importi di cui al comma 1.1.»;

e) il comma 1-quater è abrogato;

f) al comma 1-quinquies, le parole «Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-bis e 1-ter si applicano» sono sostituite dalle seguenti «La disposizione di cui al comma 1-ter si applica» e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole «e gli oneri derivanti dalla remunerazione delle stesse sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza»;

g) il comma 1-sexies è abrogato.

3. Il decreto adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è aggiornato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione in relazione al numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del numero di addetti, al fine di bilanciare le esigenze di operatività del settore con la tutela della sicurezza dei veicoli e la promozione di misure di sicurezza negli ambienti di lavoro. Nelle more della revisione del decreto di cui al primo periodo, il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova che possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici, è fissato in un numero non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa in ragione di rapporti di collaborazione funzionale, attestato da idonea documentazione e da apposita delega. Le autorizzazioni alla circolazione in prova di cui al presente comma consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

Capo III

Disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo

ART. 6

(Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo)

1. Ai fini della determinazione degli aggiornamenti annuali dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime ai sensi dell'articolo 04, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso si intende sostituito, in assenza della produzione e diffusione dell'indice da parte dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), dall'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.
2. All'articolo 5, comma 1-ter, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree di cui al primo periodo si intendono riferite agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP) e non alle singole porzioni dei medesimi».
3. Al fine di individuare misure di sicurezza della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di ordinato governo del territorio, la stagione balneare è fissata dalla terza settimana di maggio alla terza settimana di settembre di ogni anno. Le regioni o gli enti locali possono anticipare o posticipare l'inizio della stagione balneare di una settimana, ferma restando la durata complessiva di cui al primo periodo. Al di fuori della stagione balneare è sempre consentita l'apertura delle strutture balneari che intendono attivare il servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per i soli fini elioterapici. Sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, per le finalità ivi previste.

ART. 7

(Disposizioni urgenti per garantire la continuità della somministrazione del lavoro portuale)

1. All'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3-septies, le parole «o da terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone, titolari di concessioni ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione nonché per i dipendenti delle medesime Autorità di sistema portuale,» sono sostituite dalle seguenti: «, da imprese titolari di concessione di cui all'articolo 6, comma 10, della medesima legge n. 84 del 1994 e da terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone, titolari di concessioni ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione,»;

b) al comma 3-octies, le parole «nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» sono sostituite dalle seguenti: «presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale»;

c) il comma 3-novies è sostituito dal seguente: «3-novies. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-septies del presente articolo, nonché la disciplina del fondo, ivi inclusi i criteri, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate.».

2. Al codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 328 è sostituito dal seguente:

«Art. 328

(Forma dei contratti di arruolamento)

Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 331, il contratto di arruolamento del comandante della nave è stipulato per atto pubblico ricevuto dall'autorità marittima del porto dove si trova la nave o, se la nave è all'estero, dall'autorità consolare o dall'autorità marittima del porto di iscrizione della nave o del domicilio del comandante o dell'armatore.

I contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio diversi dal comandante e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.

Il contratto di cui al primo comma deve, a pena di nullità, essere annotato dall'autorità marittima o consolare sul ruolo di equipaggio o sulla licenza. Per i contratti di cui al secondo comma l'annotazione è a cura del comandante della nave.

Nei casi di cui al primo comma, quando la nave è all'estero e il contratto è stipulato per atto pubblico ricevuto dall'autorità marittima del porto di iscrizione della nave o del domicilio del comandante o dell'armatore, l'annotazione è effettuata dall'autorità marittima o consolare nel primo porto di approdo in cui ha sede una di tali autorità.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi non si applicano nei casi previsti dall'articolo 330.

Prima della sottoscrizione, il contratto deve essere letto e spiegato al marittimo; l'adempimento di tale formalità si deve far constare nel contratto stesso.»;

b) l'articolo 329 è abrogato.

ART. 7

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

1. All'articolo 95, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 14, sono inseriti i seguenti:

«14-bis. L'Autorità, fino al 31 dicembre 2026, è autorizzata a conferire due incarichi di consulenza, nel limite massimo annuo di euro 50.000 al lordo dei contributi previdenziali e degli oneri fiscali a carico dell'amministrazione per singolo incarico, in deroga ai divieti di cui all'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, nonché dei limiti di cui all'articolo 1, comma 489, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Sono esclusi dalla deroga di cui al primo periodo coloro che accedono al trattamento pensionistico ai sensi degli articoli 14 e 14.1 del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2019, n. 26. 14-ter. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 14-bis, si provvede a valere sulle risorse autorizzate dal comma 16.»;

b) al comma 27-quinquies, le parole «il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia» sono sostituite dalle seguenti: «dall'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque»;

c) al comma 27-sexies le parole «dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia» sono sostituite dalle seguenti: «dall'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque».

ART. 8

(Disposizioni in materia di rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.A.)

1. In considerazione del valore strategico del settore della portualità, del trasporto marittimo, della logistica e della logistica digitale, è autorizzata la spesa di euro 900.000 per l'anno 2025, di euro 2.700.000 per l'anno 2026 e di euro 2.700.000 per l'anno 2027, per l'attuazione di un accordo di servizio triennale da stipularsi tra la società "RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a." e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dello svolgimento delle attività di supporto e assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle linee di intervento in materia di logistica, infrastrutture e trasporti.

2. Per le finalità di cui al comma 1, la società "RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a." è autorizzata ad assumere, per gli anni 2026 e 2027, con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato, in deroga ai vincoli assunzionali di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 e all'articolo 9, commi 28 e 29, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, un contingente pari a venti unità di personale non dirigenziale di secondo e terzo livello.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, si provvede:

a) quanto a euro 700.000 per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, a valere sulle risorse di cui all'articolo 30, comma 5, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233;

b) quanto a euro 200.000 per l'anno 2025, a euro 2.000.000 per l'anno 2026 e a euro 2.000.000 per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Capo IV

Disposizioni urgenti connesse a procedure di infrazione e vincoli PNRR in materia di infrastrutture e trasporti

ART. 9

(Disposizioni urgenti per gli interventi ferroviari finanziati dal PNRR)

1. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-ter è inserito il seguente: «6-quater. In deroga a quanto previsto dal comma 6-ter, i programmi e i progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi alla realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria – Lotto 1a possono essere finanziati entro il limite massimo del 2 per cento del costo dell'intervento a valere sulle risorse del quadro economico dell'opera e comunque per un importo complessivo non superiore a 60 milioni di euro.».(VALUTAZIONE RGS)

2. Per gli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR, nonché per gli ulteriori interventi finanziati a valere sul Contratto di programma con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è autorizzata a

sottoscrivere con le Regioni territorialmente competenti apposite convenzioni per definire il contributo di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al finanziamento di misure compensative finalizzate a garantire la continuità del trasporto pubblico nelle aree interessate dalle cantierizzazioni. Agli oneri derivanti dal finanziamento del contributo di cui al primo periodo, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. provvede a valere sulle risorse disponibili nelle voci del quadro economico di cui all'articolo 5, comma 1, lettera d), dell'Allegato I.7 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 23, integrato, per gli interventi finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR, dall'articolo 44, comma 6-ter del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Dall'attuazione del presente comma non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

3. Ai contratti di lavori affidati sulla base di documenti iniziali di gara redatti ai sensi dell'articolo 29, comma 1, lettera a), del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, esclusi dal perimetro di applicazione dell'articolo 26, comma 6-sexies, del decreto-legge 15 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, si applicano, ai fini della revisione prezzi, in deroga a quanto previsto dall'articolo 29, comma 1, lettera b), del medesimo decreto-legge n. 4 del 2022, nonché a quanto stabilito nelle clausole contrattuali e nei documenti iniziali di gara, le disposizioni dell'articolo 60 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

ART. 10

(Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto intercity)

1. Al fine di assicurare lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto media e lunga percorrenza di passeggeri - contratto intercity - per il periodo 2027-2041 in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, è autorizzata la spesa di euro 1.200.000,00 per l'anno 2025, di euro 2.700.000,00 per l'anno 2026 e di euro 1.791.927,65 per l'anno 2027. Agli oneri di cui al primo periodo si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 671, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

ART. 11

(Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali)

1. Alla legge 16 dicembre 2024, n. 193, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 1, comma 3, lettera v), dopo le parole «nuovo concessionario subentrante» sono inserite le seguenti: «, nelle ipotesi di cui all'articolo 191, comma 3, del codice dei contratti pubblici,»;
- b) all'articolo 5, comma 4, le parole «alle eventuali prescrizioni» sono sostituite dalle seguenti: «alle prescrizioni vincolanti, ove formulate,»;
- c) all'articolo 9, comma 2, le parole «alle eventuali prescrizioni» sono sostituite dalle seguenti: «alle prescrizioni vincolanti, ove formulate,»;

d) all'articolo 12, comma 1, le parole «con delibera dell'ART, adottata» sono sostituite dalle seguenti: «si applica il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe adottato dall'ART» e le parole «, è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe,» sono sostituite dalle seguenti: «. Il predetto sistema tariffario è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo,»;

e) all'articolo 16, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Per i primi tre anni successivi all'entrata in vigore delle disposizioni del presente Capo, al fine di consentire il tempestivo avvio delle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza, nelle more del completamento della procedura di adozione del Piano di cui all'articolo 13, comma 1, e in coerenza con le relative previsioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, è autorizzato ad adottare, anche in modalità stralcio, l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara.

f) all'articolo 16, comma 2, le parole «, 12 e 14, commi 1, 2 e 3» sono sostituite dalle seguenti: «e 12, commi 2, secondo periodo, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10»;

ART. 12

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

1. L'articolo 2 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, è sostituito dal seguente:

«Art. 2

Oneri di servizio pubblico e tariffe praticabili

1. Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico conformemente all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, può fissare i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree per determinate categorie di passeggeri ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali.

2. Il livello massimo tariffario è indicato nel testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico prevista all'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (CE) N. 1008/2008 e contiene la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1008/2008, il livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta.»

ART. 13

(Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili) (AFFARI EUROPEI)

Capo V

Interventi urgenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la realizzazione di eventi sportivi di rilievo internazionale

ART. 14

(Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento delle Olimpiadi Invernali di Milano Cortina 2026 e per lo svolgimento degli eventi sportivi)

1. Al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 5, lettera a), numero 2), le parole «e al comma 5-ter.1.» sono sostituite dalle seguenti: «al comma 5-ter.1 e al comma 5-ter.2»;

b) all'articolo 3, dopo il comma 5-ter.1, è inserito il seguente:

«5-ter.2. All'amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), sono altresì attribuite le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi di cui all'Allegato 1-ter, che costituisce parte integrante del presente decreto, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente disposizione. Al Commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per lo svolgimento delle funzioni commissariali, l'amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), può avvalersi delle strutture della società di cui al comma 1, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dalle province autonome o di altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.».

c) dopo l'Allegato 1-bis, è aggiunto l'Allegato 1-ter di cui all'Allegato B al presente decreto.

2. Per le finalità di cui all'articolo 1, comma 18, primo periodo, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è autorizzata l'ulteriore spesa di complessivi euro 827.881.774,78. Agli oneri di cui al primo periodo, pari a complessivi euro 827.881.774,78, di cui euro 29.523.583,32 per l'anno 2025, euro 59.853.377,08 per l'anno 2026, euro 32.376.876,70 per l'anno 2027, euro 62.120.394,92 per l'anno 2028, euro 73.567.804,04 per l'anno 2029, euro 55.485.886,39 per l'anno 2030, euro 363.766.158,27 per l'anno 2031 ed euro 151.187.694,06 per l'anno 2032, si provvede.....:

2. In considerazione dello specifico rilievo che il Gran Premio di Formula 1 del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna e il Gran Premio d'Italia di Formula 1 rivestono per il settore sportivo, turistico ed economico, nonché per l'immagine del Paese in ambito internazionale, è

riconosciuto un contributo di 5,25 milioni di euro per l'anno 2025 e di 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032 in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI. Agli oneri di cui al presente comma, pari a 5,25 milioni di euro per l'anno 2025 e a 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

CAPO VI

Disposizioni urgenti in materia di trasporto ferroviario

ART. 15

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

1. È autorizzata la spesa di euro 2.884.300,00 per l'anno 2025 e di euro 6.684.300,00 a decorrere dall'anno 2026 in favore della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a euro 2.884.300,00 per l'anno 2025 e a euro 6.684.300,00 a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 17

(Disposizioni urgenti sulle segnalazioni dei passaggi a livello)

1. L'apposizione delle protezioni di cui all'articolo 184, comma 1, primo e secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, può essere effettuata, oltre che dall'addetto alla custodia del passaggio a livello, anche dal personale del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, addetto alla gestione della circolazione ferroviaria o alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, dal personale che compone l'equipaggio del treno dell'impresa ferroviaria di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del medesimo decreto legislativo, nonché da soggetti terzi, in possesso di adeguata formazione, incaricati dal gestore dell'infrastruttura.

2. In caso di interruzione della circolazione ferroviaria, l'apposizione delle protezioni di cui all'articolo 184, comma 1, primo e secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495, può essere effettuata anche da imprese affidatarie della attività di manutenzione o costruzione dell'infrastruttura ferroviaria ovvero da soggetti

incaricati da queste ultime. Il personale preposto alle attività di cui al primo periodo del presente comma deve essere in possesso di adeguata formazione.

3. All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ART. 16

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Allegato A (di cui all'articolo 3, comma 1)

Criteri per la definizione del normale affollamento e dell'affollamento significativo

L'affollamento di un edificio destinato anche parzialmente a ufficio pubblico, eventualmente aperto al pubblico, può essere quantificato secondo un criterio che considera il numero medio di persone in esso presenti contemporaneamente, in un prefissato periodo di tempo, in relazione ad alcune caratteristiche geometriche dell'edificio stesso (superficie e numero di piani) secondo la procedura di seguito descritta.

Si definisce un Indice di Affollamento (IA) ottenuto moltiplicando tra loro due fattori:

- Indice di Utenza (IU), dato dal prodotto di due parametri ricavati da dati quantitativi:

Periodo di Utilizzazione (PU) e Densità di Utenza (DU)

- Indice di Piano (IP) che tiene conto del numero di piani dell'edificio ottenendo così:

L'Indice di Utenza (IU) è introdotto per tenere conto del numero di persone mediamente presenti contemporaneamente nell'edificio nell'arco di un intero anno; esso dipende da:

• Periodo di Utilizzazione (PU) valutato come rapporto tra il numero di ore di utilizzo in un anno (nua) dell'edificio ed il numero totale di ore in un anno:

• Densità di Utenza (DU) calcolata come rapporto tra il numero di persone che contemporaneamente utilizzano l'edificio (n_p) e la superficie calpestabile totale (Scl) dell'edificio, misurata in centinaia di metri quadrati:

La superficie calpestabile totale è calcolata come superficie utile più la superficie accessoria accessibile alle persone (ad esempio, superficie di scale, superficie di ballatoi, etc.).

Infine, l'Indice di Piano (IP) è introdotto per tenere conto del fatto che, a parità di superficie calpestabile totale, un edificio su più piani può determinare maggiori perdite di vite umane, rispetto ad un edificio a un solo piano.

L'Indice di Piano (IP) assume i seguenti valori in funzione del numero di piani n_p :

per $n_p = 1$ - $2IP = 1$

per $n_p = 3$ - $4IP = 1,2$

per $n_p = 5$ - $6IP = 1,3$

per $n_p = 7$ - $8IP = 1,4$

per $n_p = 9$ - $10IP = 1,5$

per $n_p \geq 11$ $IP = 1,6$

Valutato l'Indice di Affollamento (IA) di un edificio destinato ad ospitare "uffici pubblici, eventualmente anche aperti al pubblico", si assume:

- affollamento normale IA è inferiore o pari a 3,5

- affollamento significativose IA è superiore a 3,5

Può accadere che un edificio con la destinazione "uffici pubblici, eventualmente anche aperti al pubblico" non abbia la stessa densità di utenza su tutto l'edificio (ad esempio, solo una parte degli uffici è aperta al pubblico); analogamente, può accadere che la parte destinata ad uso uffici sia solo una parte dell'intero edificio.

In questi casi, l'Indice di Affollamento (IA) deve essere assunto pari al valore medio pesato degli IA delle varie parti del fabbricato, assumendo come pesi i rapporti tra ciascuna delle superfici calpestabili destinate ai vari utilizzi e la superficie calpestabile totale.

Nel calcolo l'Indice di Affollamento di edifici ad uso promiscuo, in cui siano presenti parti adibite ad uso residenziale, per queste ultime, in via semplificata, può essere assunto un valore dell'Indice di Utenza (IU) pari a 2,1.

Sono stati elaborati alcuni casi esemplificativi, anche per confrontare i valori indicati, da applicarsi ad edifici ad uso ufficio, con quelli dell'affollamento di edifici adibiti ad altre destinazioni d'uso, quali abitativa, commerciale, produttiva.

1. Esempi applicativi per il calcolo dell'Indice di Affollamento (IA) per un edificio a destinazione d'uso unica

ESEMPIO 1

Ufficio aperto al pubblico in un edificio ad un piano

- Scl superficie calpestabile totale edificio = 280 mq/100 mq = 2,8

- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente = 56

- gua numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane (aperto tutto l'anno)

- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5,5 giorni (considerando per il sabato l'apertura solo la mattina)

- hug numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h

- np numero piani edificio = 1, quindi IP = 1

Si determina la Densità di Utenza (DU):

= 20

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno $g_{ua} = 52 \cdot 5,5 = 286$ giorni

numero ore utilizzo in un anno $n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 2288$ ore

numero totale di ore in un anno $365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzazione (PU):

= 0,261

Si calcola l'Indice di Utenza (IU):

$IU = DU \cdot PU = 20 \cdot 0,261 = 5,22$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA):

= 5,22

Risultando $IA > 3,5$, si ricade nel caso di edificio con affollamento significativo.

ESEMPIO 2

Ufficio non aperto al pubblico

- Scl superficie calpestabile totale edificio = $280 \text{ mq}/100 \text{ mq} = 2,8$

- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_u = 28$

- numero settimane di utilizzo in un anno = 49 settimane (si assume che l'ufficio resti chiuso per 3 settimane all'anno)

- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5 giorni

- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h

- np numero piani edificio = 6, quindi IP = 1,3

Si determina la Densità di Utenza (DU):

= 10

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno $g_{ua} = 49 \cdot 5 = 245$ giorni

numero ore utilizzo in un anno $n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 1960$ ore

numero totale di ore in un anno $365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzazione (PU):

= 0,224

Si calcola l'Indice di Utenza (IU)

$IU = DU \cdot PU = 10,00 \cdot 0,224 = 2,24$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA):

= 2,91

Risultando $IA < 3,5$, si ricade nel caso di edificio con affollamento normale.

2. Esempi applicativi per il calcolo dell'Indice di Affollamento (IA) per un edificio a destinazione d'uso promiscua

ESEMPIO 3

Ufficio aperto al pubblico al piano terra e civile abitazione dal 1° al 9° piano

Ufficio aperto al pubblico

- Scl,1 superficie calpestabile totale dell'ufficio = $250 \text{ mq}/100 \text{ mq} = 2,5$
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente = 40
- numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane (aperto tutto l'anno)
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5,5 giorni (apertura del sabato solo di mattina)
- hug numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h
- np numero di piani dell'edificio = 10, quindi IP = 1,5

Si determina la Densità di Utenza (DU,1):

$$= 16$$

Si calcola:

$$\text{giorni di utilizzo in un anno } g_{ua} = 52 \cdot 5,5 = 286 \text{ giorni}$$

$$\text{numero ore utilizzo in un anno } n_{ua} = g_{ua} \cdot \text{hug} = 2288 \text{ ore}$$

$$\text{numero totale di ore in un anno } 365 \cdot 24 = 8760 \text{ ore}$$

Si determina il Periodo di Utilizzazione (PU,1):

$$= 0,26$$

Si calcola l'Indice di Utenza (IU,1):

$$IU,1 = DU,1 \cdot PU,1 = 16 \cdot 0,26 = 4,17$$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA,1):

$$= 6,26$$

Civile abitazione dal 1° al 9° piano

- Scl,2 superficie calpestabile totale edificio = $(250 \cdot 9) \text{ mq}/100 \text{ mq} = 22,5$
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente = 100
- numero settimane di utilizzo in un anno = 48 settimane
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 7 giorni
- hug numero ore di utilizzo in un giorno = 12 h
- np numero piani edificio = 10, quindi IP = 1,5

Si determina la Densità di Utenza (DU,2):

$$= 4,44$$

Si calcola:

$$\text{giorni di utilizzo in un anno } g_{ua} = 48 \cdot 7 = 336 \text{ giorni}$$

$$\text{numero ore utilizzo in un anno } n_{ua} = g_{ua} \cdot \text{hug} = 4032 \text{ ore}$$

$$\text{numero totale di ore in un anno } 365 \cdot 24 = 8760 \text{ ore}$$

Si determina il Periodo di Utilizzazione (PU,2):

$$= 0,46$$

Si calcola l'Indice di Utenza (IU,2):

$$IU,2 = DU,2 \cdot PU,2 = 4,44 \cdot 0,46 = 2,04$$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA,2):
= 3,06

L'Indice di Affollamento (IA) dell'edificio ad uso promiscuo risulta essere:

Risultando $IA < 3,5$ si ricade nel caso di edificio con affollamento normale.

Assumendo, in alternativa, il valore forfettario dell'Indice di Utenza per la porzione di edificio adibita a civile abitazione pari a 2,1 si ottiene:

$$= 3,15$$

E quindi l'Indice di Affollamento () dell'edificio ad uso promiscuo nel suo insieme:

Risultando $< 3,5$ si ricade nel caso di edificio con affollamento normale.

ESEMPIO 4

Magazzino al piano terra, ufficio aperto al pubblico al 1° piano e civile abitazione dal 2° al 9° piano

Magazzino

- Scl,1 superficie calpestabile totale del magazzino al piano terra = $250 \text{ mq}/100 \text{ mq} = 2,5$
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente nu,1 = 1
- numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5 giorni
- hug numero ore di utilizzo in un giorno = 6 h
- np numero piani edificio = 10, quindi IP = 1,5.

Si determina la Densità di Utenza (DU,1):
= 0,40

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno gua = $52 \cdot 5 = 260$ giorni

numero ore utilizzo in un anno nua = $\text{gua} \cdot \text{hug} = 1560$ ore

numero totale di ore in un anno $365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzo (PU,1):
= 0,178

Si calcola l'Indice di Utenza (IU,1):

$$IU,1 = DU,1 \cdot PU,1 = 0,40 \cdot 0,178 = 0,071$$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA,1):
= 0,107

Ufficio aperto al pubblico

- Scl,2 superficie calpestabile totale edificio = $250 \text{ mq}/100 \text{ mq} = 2,5$

- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente nu,2 = 50

- numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane (aperto tutto l'anno)
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5 giorni
- hug numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h
- np numero piani edificio = 10, quindi IP = 1,5

Si determina la Densità di Utenza (DU,2):

$$= 20$$

Si calcola:

$$\text{giorni di utilizzo in un anno } g_{ua} = 52 \cdot 5 = 260 \text{ giorni}$$

$$\text{numero ore utilizzo in un anno } n_{ua} = g_{ua} \cdot \text{hug} = 2080 \text{ ore}$$

$$\text{numero totale di ore in un anno } 365 \cdot 24 = 8760 \text{ ore}$$

Si determina il Periodo di Utilizzo (PU,2):

$$= 0,237$$

Si calcola l'Indice di Utenza (IU,2):

$$IU,2 = DU,2 \cdot PU,2 = 20 \cdot 0,237 = 4,74$$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA,2):

$$= 7,11$$

Civile abitazione

$$\text{- } S_{cl,3} \text{ superficie calpestabile totale edificio} = (250 \cdot 8) \text{ mq}/100 \text{ mq} = 20$$

$$\text{- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente } n_{u,3} = 88$$

$$\text{- numero settimane di utilizzo in un anno} = 48 \text{ settimane}$$

$$\text{- numero giorni di utilizzo in una settimana} = 7 \text{ giorni}$$

$$\text{- hug numero ore di utilizzo in un giorno} = 12 \text{ h}$$

$$\text{- } n_{p,3} \text{ numero piani edificio} = 10, \text{ quindi IP} = 1,5$$

Si determina la Densità di Utenza (DU,3):

$$= 4,4$$

Si calcola:

$$\text{giorni di utilizzo in un anno } g_{ua} = 48 \cdot 7 = 336 \text{ giorni}$$

$$\text{numero ore utilizzo in un anno } n_{ua} = g_{ua} \cdot \text{hug} = 4032 \text{ ore}$$

$$\text{numero totale di ore in un anno } 365 \cdot 24 = 8760 \text{ ore}$$

Si determina il Periodo di Utilizzo:

$$= 0,46$$

Si calcola l'Indice di Utenza (IU,3):

$$IU,3 = DU,3 \cdot PU,3 = 4,4 \cdot 0,46 = 2,02$$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA,3):

$$= 2,02 \cdot 1,5 = 3,03$$

Si determina l'Indice di Affollamento (IA) dell'edificio ad uso promiscuo nel suo insieme:

Risultando $IA < 3,5$ si ricade nel caso di edificio con affollamento normale.

Assumendo, in alternativa, il valore forfettario dell'Indice di Utenza per la porzione di edificio adibita a civile abitazione pari a 2,1 si ottiene:

= 3,15

E quindi l'Indice di Affollamento () dell'edificio ad uso promiscuo nel suo insieme:

Risultando $< 3,5$ si ricade nel caso di edificio con affollamento normale.

Allegato B (di cui all'articolo 14, comma 1, lettera c))

«Allegato 1-ter
(di cui all'articolo 3, comma 5-ter.2)

Elenco degli interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, per cui è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A." quale commissario straordinario

Regione

Intervento

Veneto

Bacino per l'innevamento artificiale, ad integrazione di quello esistente, e ampliamento della relativa rete di innevamento

Veneto

Realizzazione di nuovo impianto a fune – Ambito B della Proposta di partenariato pubblico privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale nel Comune di Cortina d'Ampezzo

Lombardia

Realizzazione del parcheggio interrato Mottolino località Bondi

Lombardia

Nodo di Castione Andevenno, noto come "svincolo di Sassella"