

LA GOVERNANCE DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA – DECRETO-LEGGE 21 maggio 2025, n. 73– Misure urgenti per garantire la continuita' 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, nonche' 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.



PNRR

Le schede sintetiche

Articolo 1 – Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

L'articolo 1 del provvedimento in oggetto si colloca nell'alveo di un intervento normativo di rilevanza strategica, volto a rimuovere le residue criticità che, nel corso dell'ultimo decennio, hanno rallentato o ostacolato l'avvio delle attività cantieristiche destinate alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, rappresentato simbolicamente e concretamente dal Ponte sullo Stretto di Messina. Tale disposizione, con un tessuto normativo articolato e puntuale, si propone di garantire la ripresa effettiva delle attività progettuali ed esecutive, superando gli ostacoli di natura giuridica e amministrativa che hanno interessato i contratti di affidamento e le procedure correlate. La disposizione in esame, modificando in più punti il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, introduce tre direttrici principali di intervento. In primo luogo, la lettera a), numero 1), interviene sull'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), introducendo un criterio preciso per la rideterminazione del costo complessivo dell'opera e delle singole voci di spesa che lo compongono. La novella dispone che il valore complessivo del progetto, unitamente agli oneri finanziari necessari alla realizzazione e gestione dell'opera, sia rideterminato sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012, fissato in 8.549,9 milioni di euro. Tale valore, frutto di un'accurata ricognizione delle stime economiche elaborate a livello nazionale, costituisce il parametro di riferimento imprescindibile per la revisione del piano economico-finanziario (PEF) della concessione, assicurando coerenza e continuità rispetto agli indirizzi consolidati di programmazione finanziaria e infrastrutturale. Questa previsione normativa, lungi dal configurarsi come una semplice rettifica contabile, si connota come un fondamentale strumento di governance finanziaria, volto a garantire la corrispondenza tra il quadro economico del progetto e i documenti di finanza pubblica, nel rispetto dei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente. La novella, inoltre, conferma l'inclusione, entro il limite del costo complessivo così determinato, degli oneri progettuali relativi all'adeguamento dell'opera, quale garanzia di completezza e congruità tecnica dell'intervento. La lettera a), numero 2), si colloca in continuità logica e giuridica con la prima, procedendo a un'estensione della disciplina dell'aggiornamento dei corrispettivi contrattuali. Essa interviene sul comma 8-bis dell'articolo 2, prevedendo che anche i contratti caducati stipulati con soggetti diversi dal contraente generale – e dunque ricadenti nell'alveo più ampio dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera – siano oggetto di adeguamento in funzione del valore aggiornato del contratto con il contraente generale, come rideterminato ai sensi del medesimo comma. Tale adeguamento è condotto nei limiti e secondo le condizioni fissate dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della

direttiva 2014/24/UE, la quale consente modifiche contrattuali qualora la necessità di variazione discenda da circostanze imprevedibili e purché tali modifiche non alterino la natura generale del contratto, né comportino un incremento del prezzo superiore al 50% del valore iniziale. Siffatta disposizione si inserisce in un più ampio disegno di salvaguardia dell'equilibrio economico-finanziario dei contratti pubblici, mirando a preservare la corrispondenza tra i corrispettivi contrattuali e le prestazioni richieste, in un'ottica di proporzionalità e sostenibilità. Essa riflette, altresì, un principio cardine del diritto dei contratti pubblici europeo e nazionale: la necessità di contemperare la tutela dell'interesse pubblico con il rispetto delle posizioni contrattuali legittimamente acquisite dagli operatori economici, anche a seguito di eventi straordinari e imprevedibili. La lettera b) dell'articolo 1 introduce un'ulteriore condizione – dall'evidente portata sostanziale – per la ripresa dell'efficacia dei contratti caducati. In particolare, essa prevede che il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera siano tenuti ad accettare, in modo espresso e incondizionato, la disciplina relativa alla costituzione obbligatoria di un collegio consultivo tecnico (CCT). Tale collegio, disciplinato dagli articoli da 215 a 219 del Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36) e dal relativo Allegato V.2, costituisce un presidio di terzietà e imparzialità, volto a prevenire e risolvere in via accelerata le controversie e le dispute tecniche che dovessero insorgere nella fase esecutiva dell'opera. L'adesione a tale collegio, accompagnata dalla previsione di una significativa decurtazione del 50% dei compensi spettanti ai componenti – determinati ai sensi dell'articolo 1, comma 4, dell'Allegato V.2 – si fonda su un equilibrio delicato tra l'esigenza di contenimento della spesa pubblica e il riconoscimento del ruolo cruciale del collegio nel garantire la continuità e l'efficienza dell'iter realizzativo. In tal senso, la novella si propone come espressione di una razionalizzazione normativa ispirata a principi di economicità, tempestività e proporzionalità, nel quadro di un'opera infrastrutturale la cui rilevanza strategica e simbolica travalica i confini meramente economici e coinvolge dimensioni di coesione territoriale, progresso tecnologico e sviluppo sostenibile. In conclusione, l'articolo 1 si configura quale dispositivo normativo organico e coerente, che pone le basi per l'effettivo riavvio delle attività cantieristiche e la piena operatività del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. Esso individua e disciplina con precisione i parametri tecnico-economici essenziali, garantisce la tutela dell'interesse pubblico attraverso la disciplina dell'adeguamento dei corrispettivi contrattuali e promuove la celere definizione delle eventuali controversie tecniche, in un'ottica di razionalità amministrativa e di trasparenza procedurale. In tale prospettiva, la disposizione si pone quale tassello imprescindibile nel più ampio disegno di rilancio infrastrutturale e di modernizzazione del Paese, in armonia con i principi fondamentali dell'ordinamento interno e sovranazionale.

Articolo 2 – Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile

L'articolo 2 del provvedimento in esame interviene in modo organico e sistematico su una pluralità di disposizioni del Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36) e del Codice della protezione civile (decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1), al fine di adeguare la disciplina di tali ambiti normativi alle esigenze di tempestività e flessibilità richieste in contesti emergenziali, nonché di garantire maggiore coerenza e chiarezza interpretativa. La lettera a) introduce significative modificazioni all'articolo 45 del Codice dei contratti pubblici, in materia di incentivi per funzioni tecniche. In particolare, essa dispone che l'incentivo previsto al comma 3 – tradizionalmente destinato al personale tecnico non dirigente – possa essere corrisposto anche al personale con qualifica dirigenziale, in deroga al principio di onnicomprensività sancito dall'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e dalle analoghe disposizioni dei rispettivi ordinamenti del personale in regime di diritto pubblico. Tale deroga costituisce un'eccezione alla regola generale secondo cui la retribuzione dirigenziale ricomprende ogni emolumento accessorio, e riflette la consapevolezza della peculiare natura tecnica e operativa delle funzioni svolte in ambito contrattuale. Contestualmente, la norma prevede un regime di trasparenza e rendicontazione, imponendo alle Amministrazioni che erogano tali incentivi l'obbligo di trasmettere agli organi di controllo competenti le informazioni relative agli importi annualmente corrisposti e al numero dei beneficiari, nell'ottica di salvaguardare la correttezza amministrativa e la parità di trattamento. La lettera b) interviene sull'articolo 136 del Codice, procedendo a una mera ma significativa modifica formale. In sostituzione del riferimento originario all'"articolo 45, comma 4", la novella introduce una rinumerazione coerente, sostituendo il rinvio a "4-ter". Questa correzione risponde a esigenze di coordinamento e di chiarezza testuale, in un quadro normativo in cui la precisione formale assume rilievo sostanziale. La lettera c) apporta modificazioni di portata rilevante all'articolo 140, concernente le procedure di somma urgenza. Viene introdotto un nuovo comma 1-bis, che riconosce come circostanza di somma urgenza anche il verificarsi, o la ragionevole previsione dell'imminente verificarsi, degli eventi disciplinati dall'articolo 7 del Codice della protezione civile, relativi alle emergenze naturali e antropiche di diversa intensità. Tale circostanza è ritenuta persistente fino alla cessazione della situazione di pericolo o, comunque, entro quindici giorni dall'insorgere dell'evento, salvi i diversi termini stabiliti in caso di declaratoria dello stato di emergenza. In tale contesto, le stazioni appaltanti sono autorizzate ad affidare appalti pubblici con le procedure semplificate previste dall'articolo 140, nel rispetto del principio di stretta necessità e proporzionalità. La medesima lettera c) procede altresì all'abrogazione del comma 6, nonché alla soppressione del

primo periodo del comma 8, e alla soppressione dei commi 11 e 12 dell'articolo 140. Con tali interventi si opera un razionale snellimento del quadro normativo, eliminando duplicazioni e ridondanze, in coerenza con i principi di chiarezza e di semplificazione legislativa. Infine, si modifica la rubrica dell'articolo 140, eliminando il riferimento ai "contratti di protezione civile" per collocare la disciplina di questi ultimi nel nuovo articolo 140-bis. La lettera d) introduce nel Codice dei contratti pubblici il nuovo articolo 140-bis, rubricato "Procedure di protezione civile", che disciplina in via specifica e sistematica le modalità di affidamento in situazioni emergenziali di protezione civile. Tale disposizione si fonda su una concezione unitaria e armonica, estendendo le procedure semplificate dell'articolo 140 ai contratti connessi alle emergenze di protezione civile e consentendo deroghe selettive alle disposizioni generali del Codice. In particolare, il comma 3 dell'articolo 140-bis individua le disposizioni derogabili – tra cui l'obbligo di programmazione, la nomina del RUP tra i dipendenti dell'Amministrazione, l'esclusione automatica delle offerte anomale e l'adozione del criterio del minor prezzo – configurando un assetto normativo improntato alla flessibilità e alla funzionalità, pur nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento e del diritto europeo. La lettera e) interviene sull'articolo 222, comma 3, lettera g), estendendo la competenza dell'ANAC al controllo anche delle procedure di protezione civile disciplinate dal nuovo articolo 140-bis, in un'ottica di continuità e di razionalità del sistema di vigilanza. La lettera f) introduce nell'articolo 225-bis un nuovo comma 3-bis, volto a garantire l'applicazione delle disposizioni transitorie concernenti l'utilizzo dei certificati di esecuzione e dei requisiti di qualificazione anche ai procedimenti in corso alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209. Tale previsione risponde all'esigenza di garantire la certezza del diritto e la stabilità delle situazioni giuridiche in essere. La lettera g) apporta una modifica di coordinamento all'allegato V.2, prevedendo che la nomina di un componente del collegio consultivo tecnico da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa avvenire non solo in qualità di soggetto finanziatore, ma anche di concedente. Si riconosce così l'ampliamento del ruolo istituzionale del Ministero, in linea con la funzione strategica di regia e di supervisione da esso svolta. Il comma 2 dell'articolo 2 reca significative innovazioni al Codice della protezione civile, introducendo il nuovo articolo 46-bis, rubricato "Procedure di protezione civile". Questa disposizione, in stretta connessione con l'articolo 140-bis del Codice dei contratti pubblici, disciplina le modalità di verifica antimafia nell'ambito delle emergenze di protezione civile. Essa prevede la possibilità di stipulare contratti sulla base di un'informativa liberatoria provvisoria, rilasciata all'esito delle prime consultazioni delle banche dati, salvo successivo completamento delle verifiche entro sessanta giorni. Qualora emergano cause interdittive, la norma impone il recesso dai contratti, garantendo tuttavia il pagamento delle opere già eseguite e il rimborso delle spese sostenute entro i limiti delle utilità conseguite, in coerenza

con le garanzie di continuità e le esigenze di legalità sostanziale. Il comma 3 dell'articolo 46-bis prevede altresì la possibilità, in caso di eventi emergenziali di particolare rilievo, di affidare appalti integrati mediante le centrali di committenza, quali Consip S.p.a. o soggetti analoghi, ricorrendo a procedure negoziate senza previa pubblicazione di bando. Tale previsione si configura come misura eccezionale e temporanea, funzionale a garantire la tempestiva realizzazione di strutture temporanee in risposta a esigenze sociali e produttive contingenti. Nel loro complesso, le disposizioni di cui all'articolo 2 si caratterizzano per la capacità di contemperare l'esigenza di celerità e flessibilità operativa, imprescindibile nei contesti emergenziali, con i principi fondamentali di legalità, trasparenza e tutela dell'interesse pubblico. Esse rappresentano un significativo perfezionamento dell'architettura normativa in materia di contratti pubblici e di protezione civile, finalizzato a garantire la continuità dei servizi essenziali e la tempestiva realizzazione delle opere di pubblica utilità, in una prospettiva di responsabilità amministrativa e di rafforzamento della resilienza istituzionale.

Articolo 3 – Disposizioni in materia di classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica

L'articolo 3 del presente provvedimento si colloca nell'alveo delle misure transitorie e di semplificazione procedurale, finalizzate a garantire la continuità e la coerenza nell'applicazione delle norme tecniche per le costruzioni in materia di sicurezza sismica, nelle more dell'aggiornamento organico e sistematico delle medesime. In tal senso, la disposizione interviene con carattere temporaneo – sino al 30 giugno 2026 – individuando criteri omogenei e razionali per la determinazione delle classi d'uso degli uffici pubblici, ai fini della verifica sismica prescritta dall'articolo 2, comma 3, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 20 marzo 2003. Il fondamento giuridico dell'articolo in esame si radica in un complesso normativo stratificato che comprende, tra gli altri, la legge 5 novembre 1971, n. 1086, la legge 2 febbraio 1974, n. 64, il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché il decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito con modificazioni dalla legge 27 luglio 2004, n. 186. L'esigenza di un adeguamento transitorio si fonda sul riconoscimento delle difficoltà derivanti dall'assenza, a oggi, di un aggiornamento organico delle norme tecniche per le costruzioni, la cui complessità e delicatezza risultano amplificate in contesti di pubblica utilità come gli edifici destinati ad attività amministrative e istituzionali. La disposizione stabilisce che, in questa fase transitoria, ai fini dell'individuazione delle classi d'uso – strumentale a distinguere le conseguenze di una eventuale interruzione operativa o di un collasso strutturale – si debba far riferimento all'indice di affollamento come previsto dal

paragrafo 2.4.2 delle “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018. Tale approccio si fonda sul principio di proporzionalità tra il rischio sismico e l’effettiva esposizione all’utenza, rispondendo a esigenze di tutela della pubblica incolumità e di continuità funzionale dell’azione amministrativa. In particolare, viene stabilita una soglia convenzionale dell’indice di affollamento (IA), definendo come “normale affollamento” quello con indice inferiore o pari a 3,5 e come “affollamento significativo” quello con indice superiore a 3,5. Questa distinzione riveste rilievo non meramente formale, in quanto incide direttamente sulla determinazione delle classi d’uso degli uffici pubblici, con conseguente impatto sulle misure di adeguamento o miglioramento sismico eventualmente necessarie. Tale criterio di classificazione si inserisce, peraltro, in una prospettiva di razionalizzazione e uniformità interpretativa, evitando disparità applicative tra amministrazioni e garantendo la coerenza con le finalità delle norme tecniche. La disposizione, inoltre, stabilisce che, in sede di prima applicazione, l’indice di affollamento deve essere calcolato secondo i criteri e la metodologia definiti nell’Allegato A al presente decreto. Quest’ultimo rappresenta un atto integrativo e attuativo di rilevanza tecnica, in quanto disciplina in dettaglio i parametri di calcolo e le modalità di rilevazione dei dati, tenendo conto delle caratteristiche geometriche degli edifici e del numero medio di persone presenti contemporaneamente in un determinato arco temporale. Tale metodologia si fonda su un approccio quantitativo e oggettivo, in grado di fornire una rappresentazione affidabile e condivisa dell’effettiva esposizione degli edifici pubblici a un rischio sismico potenzialmente aggravato dalla presenza di un elevato numero di persone. Sotto il profilo sostanziale, l’articolo 3 si pone come misura di bilanciamento tra l’esigenza di tutela della pubblica incolumità e la necessità di garantire la continuità dei servizi e delle funzioni istituzionali, in un contesto caratterizzato dalla complessità e dall’urgenza di aggiornare il quadro normativo tecnico. La definizione delle soglie di affollamento e la loro correlazione con le classi d’uso rappresentano, infatti, un elemento centrale per la determinazione delle priorità di intervento e per la programmazione degli adeguamenti strutturali, in un’ottica di responsabilità amministrativa e di efficienza organizzativa. L’articolo 3 introduce quindi una disciplina transitoria improntata a criteri di ragionevolezza, proporzionalità e uniformità interpretativa, configurandosi come uno strumento normativo essenziale per assicurare la continuità e la sicurezza degli uffici pubblici in un quadro di progressiva armonizzazione delle norme tecniche in materia edilizia e sismica. Esso rappresenta, al contempo, un segnale di attenzione alla tutela dei lavoratori e dell’utenza, alla salvaguardia del patrimonio pubblico e alla necessità di predisporre interventi calibrati sulla reale esposizione al rischio, in attesa di una revisione organica e sistematica delle norme tecniche per le costruzioni.

Articolo 4 – Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto

L'articolo 4 del provvedimento in esame si colloca all'interno di un disegno normativo volto a rafforzare la disciplina dei rapporti contrattuali e operativi nell'ambito del settore dell'autotrasporto, riconoscendo la centralità strategica di tale comparto nell'economia nazionale e la necessità di assicurare la continuità ed efficienza del servizio. La disposizione interviene su tre distinti ma interrelati profili: la disciplina dei tempi di attesa e dei relativi indennizzi; l'ampliamento delle competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato in materia di contrasto alle pratiche commerciali scorrette; la previsione di misure finanziarie per l'ammodernamento del parco veicolare. Il comma 1 sostituisce integralmente l'articolo 6-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante disposizioni in materia di disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico delle merci. La novella stabilisce in via generale che il periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per le operazioni di carico e scarico sia pari a novanta minuti per ciascuna operazione, calcolati dal momento dell'arrivo del vettore al luogo designato. Tale periodo si configura come un termine di tolleranza, oltre il quale il ritardo imputabile al committente o ad altro soggetto della filiera logistica integra una violazione suscettibile di indennizzo. La disposizione introduce, altresì, un obbligo di comunicazione puntuale a carico del committente, del destinatario o di altro soggetto della filiera: questi ultimi sono tenuti a fornire al vettore informazioni dettagliate sul luogo e sull'orario di svolgimento delle operazioni, nonché sulle modalità di accesso. Tale previsione si colloca in un'ottica di trasparenza e razionalità organizzativa, volta a prevenire ritardi e a garantire la continuità operativa delle imprese di autotrasporto. Qualora tali obblighi informativi non siano adempiuti, la novella consente al vettore di dimostrare l'orario di arrivo attraverso le risultanze del proprio sistema di geolocalizzazione satellitare o del tachigrafo intelligente di seconda generazione, riconoscendo il ruolo delle tecnologie digitali come strumenti probatori idonei e affidabili. Il comma 2 introduce un regime di responsabilità solidale tra committente e caricatore in ordine all'obbligo di corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia. L'importo è determinato in misura fissa pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo, con rivalutazione automatica su base annuale mediante applicazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (indice FOI). Questa disposizione è finalizzata a garantire una tutela adeguata alla posizione economica del vettore e a disincentivare condotte dilatorie o disorganizzate da parte dei soggetti committenti. Si precisa che l'indennizzo non è dovuto qualora il superamento del periodo di franchigia sia imputabile al vettore, in ossequio ai principi generali di correttezza e di ripartizione delle responsabilità. Di particolare rilievo è la previsione secondo cui la richiesta dell'indennizzo è soggetta al termine di prescrizione breve

di cui all'articolo 2951 del codice civile, riconoscendo l'esigenza di certezza e stabilità dei rapporti contrattuali, mentre la relativa domanda può essere proposta con lo strumento del procedimento monitorio, ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile, quale forma semplificata di tutela giudiziale. Il comma 3 estende l'ambito applicativo dell'indennizzo anche alle ipotesi in cui i tempi di esecuzione delle operazioni di carico e scarico risultino eccedenti rispetto a quelli previsti contrattualmente. In tal caso, la prova dell'eccedenza può derivare dalla documentazione di accompagnamento della merce o da qualsiasi altro documento sottoscritto dalle parti, configurando un sistema probatorio elastico e idoneo a tutelare le ragioni del vettore. Il comma 4 ribadisce il diritto del conducente ad assistere e visionare le operazioni di carico, in particolare per verificarne la regolarità rispetto alla sicurezza stradale e al corretto posizionamento del carico sui veicoli, nel rispetto delle sanzioni previste dagli articoli 164 e 167 del Codice della strada. Tale previsione tutela non solo l'interesse patrimoniale del vettore, ma anche la sicurezza della circolazione e l'incolumità pubblica. Il comma 2 dell'articolo 4 interviene sull'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, attribuendo all'Autorità garante della concorrenza e del mercato la possibilità di adottare, d'ufficio o su segnalazione, diffide e sanzioni per violazioni che integrino anche i presupposti di pratiche commerciali scorrette ai sensi dell'articolo 9, comma 3-bis, secondo periodo, della legge 18 giugno 1998, n. 192. Tale previsione rafforza la funzione di vigilanza e tutela della concorrenza, ampliando gli strumenti a disposizione dell'Autorità per contrastare comportamenti lesivi della corretta dinamica concorrenziale nella filiera logistica e dell'autotrasporto. Il **comma 3** dispone un finanziamento pari a 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, destinato alle finalità di ammodernamento del parco veicolare del settore dell'autotrasporto, di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Tali risorse, ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, rappresentano un incentivo mirato alla transizione ecologica e tecnologica del settore, favorendo la sostituzione dei veicoli obsoleti e l'adozione di soluzioni a minor impatto ambientale. L'onere finanziario trova copertura mediante la riduzione corrispondente del fondo speciale di parte corrente iscritto nel bilancio triennale 2025-2027, assicurando un equilibrio tra esigenze di innovazione e sostenibilità delle finanze pubbliche. In conclusione, l'articolo 4 si configura come un intervento organico e sistemico, volto a disciplinare in modo equilibrato e innovativo i profili operativi e contrattuali del settore dell'autotrasporto. Esso rappresenta un punto di equilibrio tra l'esigenza di continuità ed efficienza del servizio, la tutela dei diritti del vettore e del conducente, la promozione della concorrenza e la sostenibilità ambientale e finanziaria. In tale prospettiva, la disposizione si inserisce in un quadro più ampio di riforma e razionalizzazione del comparto,

a testimonianza dell'attenzione riservata dal legislatore a un settore che costituisce un pilastro strategico della mobilità e della logistica nazionali.

Articolo 5 – Disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli

L'articolo 5 si inserisce in un più ampio quadro di interventi normativi volti a garantire la continuità e l'efficienza operativa delle strutture e delle procedure della motorizzazione civile, a potenziare la resilienza informatica e gestionale delle relative infrastrutture e a disciplinare in modo più puntuale alcuni profili connessi alla circolazione di prova e alle attività svolte dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione si articola in tre commi, ciascuno dei quali introduce modifiche e precisazioni di significativa rilevanza sistematica. Il **comma 1** stabilisce che, 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, le somme nella disponibilità della società siano versate all'entrata del bilancio dello Stato. Queste risorse sono successivamente riassegnate, nell'ambito dello stesso esercizio finanziario, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una finalizzazione specifica: il potenziamento della sicurezza informatica e gestionale, nonché l'aumento della resilienza delle infrastrutture digitali di rete degli uffici centrali e territoriali della motorizzazione civile. Tale previsione si colloca in un contesto di crescente attenzione verso la digitalizzazione e la sicurezza cibernetica, riconoscendo la centralità di queste dimensioni nel garantire la continuità e la qualità dei servizi pubblici in ambito automobilistico e infrastrutturale. Il **comma 2** introduce un complesso e articolato intervento modificativo all'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, ridefinendo la disciplina delle operazioni svolte dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presso sedi predisposte da soggetti privati o presso sedi esterne. In primo luogo, la sostituzione dell'alinea del comma 1 stabilisce che le operazioni di verifica e controllo elencate nella tabella 3 possano essere effettuate, su richiesta degli interessati, con spese interamente a loro carico, e che gli importi dovuti siano versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al Ministero, garantendo così un circuito virtuoso di reinvestimento delle risorse nella medesima attività. Un elemento di particolare rilievo è rappresentato dall'introduzione del nuovo comma 1.1, che disciplina i rimborsi spettanti al personale incaricato delle operazioni, differenziandoli in base alla distanza tra la sede di servizio ordinaria e il luogo di svolgimento delle operazioni. Tale disciplina distingue, in modo analitico, tre ipotesi: trasferta entro 80 chilometri (rimborso forfetario di 100 euro), trasferta oltre 80 chilometri (rimborso analitico delle spese sostenute), trasferta all'estero (con eventuale aggiunta delle diarie di missione previste dalla normativa

vigente). La disposizione mira a garantire la congruità e la trasparenza dei compensi per le trasferte, salvaguardando al contempo l'equità e la sostenibilità finanziaria del sistema. Il comma 1-bis, anch'esso oggetto di sostituzione, estende la debenza degli importi di cui ai commi 1 e 1.1 non solo al titolare dell'attività, ma anche al personale con funzioni ausiliarie e di supporto, prevedendo una maggiorazione del 40% degli importi per quest'ultimo. Analoga razionalizzazione si ritrova nella sostituzione del comma 1-ter, che disciplina il regime dei compensi in caso di operazioni svolte al di fuori dell'orario ordinario di servizio. La disposizione individua in maniera puntuale gli importi spettanti sia al titolare sia al personale di supporto, introducendo una differenziazione tra orario pomeridiano e orario antimeridiano, in un'ottica di adeguatezza e proporzionalità rispetto all'impegno effettivamente richiesto. Di rilievo anche la previsione contenuta nella modifica del comma 1-quinquies, che chiarisce che gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività ispettive e di vigilanza siano posti a carico dei soggetti destinatari, rafforzando così il principio di correlazione tra beneficiario del servizio e obbligo di contribuzione. L'abrogazione dei commi 1-quater e 1-sexies, infine, si inquadra in un'ottica di razionalizzazione e semplificazione, eliminando disposizioni divenute superflue o ridondanti. Il **comma 3** disciplina la revisione delle autorizzazioni alla circolazione di prova, affidando a un decreto ministeriale – da aggiornare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente provvedimento – la definizione del numero massimo di autorizzazioni rilasciabili a ciascun titolare, in rapporto al numero di addetti stabilmente impiegati nell'attività d'impresa. Nelle more di tale aggiornamento, la norma fissa un limite transitorio, parametrato al numero dei dipendenti e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività d'impresa e documentato da apposita delega. Questa disciplina mira a 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, in un quadro di equilibrio tra esigenze economiche e finalità pubblicistiche. La disposizione prevede, infine, che le autorizzazioni alla circolazione in prova consentano il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero scelto tra i dipendenti o gli addetti con rapporto funzionale con l'impresa titolare dell'autorizzazione. Tale previsione, lungi dal configurarsi come un mero dettaglio tecnico, si fonda su esigenze di controllo e tracciabilità dei soggetti autorizzati a bordo del veicolo in prova, in linea con le esigenze di sicurezza stradale e di tutela della pubblica incolumità. **In conclusione**, l'articolo 5 si configura come un articolato intervento normativo che incide su profili eterogenei ma tra loro strettamente connessi, delineando un quadro coerente e razionale per la gestione delle attività di motorizzazione civile e per la disciplina delle autorizzazioni alla circolazione di prova. Esso persegue obiettivi di trasparenza, efficienza amministrativa e sostenibilità, rafforzando la capacità operativa e la resilienza della motorizzazione civile, nel contesto di un sistema sempre più orientato alla digitalizzazione, alla sicurezza e alla responsabilità gestionale.

Articolo 6 – Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo

L'articolo 6 introduce due misure urgenti che incidono su aspetti fondamentali dell'ordinamento portuale e del regime delle concessioni demaniali marittime, con riflessi significativi sia sul piano tecnico-amministrativo sia sul piano economico. Il comma 1 stabilisce che, in assenza della produzione e diffusione da parte dell'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) dell'indice dei valori per il mercato all'ingrosso – utilizzato fino ad oggi per determinare gli aggiornamenti annuali dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime ai sensi dell'articolo 04, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400 – si dovrà fare riferimento all'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali. Tale disposizione si configura come una misura di carattere transitorio ma immediatamente operativa, finalizzata a evitare un vuoto regolamentare nella determinazione dei canoni annui delle concessioni demaniali marittime, che costituiscono una voce rilevante per le finanze pubbliche e, al contempo, un elemento essenziale per la certezza giuridica e la sostenibilità economica delle imprese concessionarie. In tale prospettiva, la norma assicura continuità e regolarità nella determinazione dei canoni, contribuendo a evitare situazioni di incertezza interpretativa e potenziali contenziosi. Il comma 2 interviene in materia di disciplina delle attività balneari e della gestione del demanio marittimo, fissando in modo uniforme la durata della stagione balneare sull'intero territorio nazionale, dal punto di vista della sicurezza e dell'ordinato governo del territorio. In particolare, si prevede che la stagione balneare si estenda dalla terza settimana di maggio alla terza settimana di settembre di ciascun anno. Tale misura risponde all'esigenza di assicurare una cornice regolamentare uniforme e di carattere generale, pur riconoscendo un margine di flessibilità a livello locale: Regioni ed enti locali possono infatti anticipare o posticipare l'inizio della stagione balneare di una settimana, ma la durata complessiva resta inalterata, nel rispetto del principio di uniformità e coerenza a livello nazionale. Un aspetto di particolare interesse, e potenzialmente innovativo, consiste nella previsione secondo cui al di fuori della stagione balneare è sempre consentita l'apertura delle strutture balneari che intendano attivare il servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di tale servizio, per i soli fini elioterapici. Questa disposizione riflette una visione più articolata e moderna dell'uso delle strutture balneari, svincolandolo dal tradizionale concetto di "stagionalità" e favorendo, in un'ottica di sostenibilità e valorizzazione del patrimonio costiero, la possibilità di un utilizzo diversificato delle strutture anche oltre i tradizionali mesi estivi. Tale flessibilità risponde non solo a esigenze economiche (stimolando l'estensione delle attività e la fruibilità turistica delle coste), ma anche a finalità sociali e di benessere, in linea con le più recenti tendenze europee di valorizzazione multifunzionale delle aree demaniali. Infine, la

norma fa salve le disposizioni del decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, le quali introducono ulteriori strumenti di regolamentazione per la tutela ambientale e per la gestione del demanio marittimo in relazione alle finalità ivi previste. Questo richiamo consente di mantenere una coerenza sistematica tra la disciplina emergenziale qui introdotta e la più ampia cornice normativa che regola la gestione sostenibile e responsabile del demanio marittimo, in una prospettiva di armonizzazione e coordinamento tra le varie fonti legislative. In conclusione, l'articolo 6 – pur nella sua concisione – rappresenta un significativo esempio di intervento normativo volto a garantire la continuità regolamentare e amministrativa in settori ad alta sensibilità economica e sociale, come la gestione del demanio marittimo e la disciplina delle attività balneari. La norma offre un bilanciamento equilibrato tra esigenze di flessibilità (come la possibilità per Regioni ed enti locali di modulare l'inizio della stagione balneare) e di uniformità e omogeneità sul piano nazionale, contribuendo alla certezza del diritto e alla stabilità delle relazioni tra amministrazione pubblica e operatori economici. In prospettiva, essa si inserisce nel più ampio obiettivo di promuovere un modello di governance costiero integrato, capace di contemperare interessi pubblici e privati in un quadro di sostenibilità ambientale e sviluppo economico.

Articolo 7 – Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque

L'articolo 7 del provvedimento in esame interviene in modo mirato sull'assetto istituzionale e funzionale dell'Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque (NMA), introducendo modifiche di carattere formale e sostanziale all'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Le modifiche, sebbene apparentemente circoscritte nella loro formulazione, rivestono un'importanza significativa nell'ottica della razionalizzazione amministrativa e del rafforzamento delle funzioni di tutela e gestione dell'ecosistema lagunare. In particolare, il comma 1, lettera a) sostituisce, al comma 27-quinquies dell'articolo 95, il riferimento al "Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia" con il nuovo riferimento all'"Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque". Analoga sostituzione è operata dalla lettera b) al comma 27-sexies. Questa operazione di "rinominazione" normativa, in apparenza meramente formale, si inserisce in un più ampio disegno di riconoscimento e valorizzazione del ruolo peculiare e strategico che l'Autorità per la laguna di Venezia svolge nella gestione, nella protezione e nella valorizzazione dell'ambiente lagunare veneziano. Il Nuovo Magistrato alle Acque, istituito nel 2014 e successivamente riorganizzato, rappresenta infatti la continuità di una storica

istituzione italiana, il Magistrato alle Acque, che fin dal XVI secolo era deputato alla tutela idraulica e ambientale della laguna di Venezia. La sostituzione normativa disposta dall'articolo 7 sancisce formalmente il subentro dell'Autorità rispetto al Provveditorato interregionale, rendendo esplicita la titolarità delle competenze e delle responsabilità in capo all'ente specializzato. Dal punto di vista sostanziale, la disposizione persegue finalità di chiarezza e certezza giuridica, evitando sovrapposizioni di competenze e assicurando una più diretta corrispondenza tra la disciplina normativa e l'effettiva ripartizione dei compiti amministrativi. In tal modo, essa contribuisce a rafforzare l'efficacia dell'azione pubblica in un contesto di eccezionale delicatezza ambientale e culturale quale la laguna di Venezia, riconosciuta come sito di interesse mondiale e sottoposta a pressioni derivanti da cambiamenti climatici, fenomeni di subsidenza e urbanizzazione. La sostituzione del soggetto competente si traduce, altresì, in un potenziamento del ruolo dell'Autorità per la laguna di Venezia, la cui missione istituzionale comprende non solo la salvaguardia fisica e idraulica della laguna e delle opere idrauliche di regolazione (come il sistema MOSE), ma anche la tutela dell'equilibrio ambientale, la gestione coordinata delle attività di dragaggio e il monitoraggio scientifico delle dinamiche morfologiche e idrologiche. In tal senso, l'articolo 7 si configura come un tassello nel percorso di razionalizzazione delle competenze e di rafforzamento dell'operatività dell'ente, nel quadro di un modello di governance integrata e partecipata. In conclusione, l'articolo 7, pur nella sua linearità testuale, rappresenta un esempio significativo di come interventi normativi mirati e tecnici possano incidere in modo sostanziale sull'assetto organizzativo e sulle capacità funzionali delle amministrazioni pubbliche competenti. Esso si inserisce in un più ampio disegno di modernizzazione e specializzazione della gestione delle risorse naturali e delle aree di pregio ambientale, contribuendo a consolidare un modello di tutela e valorizzazione della laguna di Venezia coerente con i più elevati standard europei e internazionali.

Articolo 8 – Disposizioni in materia di rafforzamento della capacità amministrativa della società RAM S.p.A.

L'articolo 8 si inserisce in un quadro normativo volto a consolidare e potenziare le competenze e la capacità operativa della società RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A., riconoscendone la centralità strategica nell'ambito delle politiche marittime, portuali e logistiche, in particolare nella gestione integrata e sostenibile dell'“economia del mare” e nella

promozione della logistica digitale. Il comma 1 dispone l'autorizzazione di spesa – quantificata in euro 200.000 per l'anno 2025, in euro 2.000.000 per ciascuno degli anni 2026 e 2027 – finalizzata alla stipula di atti convenzionali tra la società RAM e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali convenzioni hanno per oggetto lo svolgimento di attività di supporto tecnico-operativo e assistenza specialistica per l'attuazione delle linee di intervento strategiche in materia di economia del mare, logistica portuale e trasporto marittimo e fluvio-marittimo. Questa previsione riconosce la necessità di dotare la pubblica amministrazione e le sue articolazioni operative di strumenti e professionalità adeguati per fronteggiare la crescente complessità delle sfide connesse alla portualità e alla logistica integrata, settori la cui rilevanza è amplificata dalla centralità dell'Italia nel sistema dei traffici marittimi del Mediterraneo. Il comma 2 introduce un'importante deroga ai tradizionali vincoli assunzionali. Viene infatti riconosciuta alla società RAM la facoltà di procedere, nel biennio 2026-2027 e nei limiti delle risorse stanziato, ad assunzioni di unità di personale con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato. Tale facoltà è espressamente in deroga ai vincoli stabiliti dall'articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 (che disciplina i limiti e le condizioni del lavoro a termine) e dall'articolo 9, comma 29, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 (che introduce limiti assunzionali per le società a partecipazione pubblica). Il legislatore, nel disporre questa deroga, ha inteso dare pieno rilievo alle finalità di pubblica utilità e di interesse nazionale perseguite dalla società RAM, valorizzando al contempo la dimensione di flessibilità e la capacità di risposta rapida che caratterizzano la natura emergenziale e strategica delle linee di intervento affidate alla società. Tale regime derogatorio è, tuttavia, temperato dal richiamo al rispetto dei limiti previsti dal contratto collettivo nazionale del lavoro applicato, a garanzia dell'equilibrio tra esigenze di funzionalità operativa e tutela dei diritti dei lavoratori. Si delinea, in tal modo, un quadro normativo che bilancia la deroga ai vincoli di spesa e di contingentamento assunzionale con il rispetto delle garanzie minime poste dalla disciplina collettiva di settore, in ossequio ai principi costituzionali di equità e proporzionalità. Il comma 3 disciplina la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione delle misure di cui al comma 1, disponendo che le risorse necessarie siano reperite mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023). Tale scelta contabile garantisce la neutralità finanziaria dell'intervento e testimonia la volontà del legislatore di evitare aggravii strutturali sul bilancio pubblico, mediante un'operazione di rimodulazione delle autorizzazioni di spesa esistenti. L'articolo 8 si configura quindi come un intervento strategico per il rafforzamento della capacità operativa della società RAM S.p.A., considerata un vero e proprio braccio operativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ambiti cruciali come la portualità, la logistica integrata e l'economia del mare.

Le disposizioni introdotte – in particolare la deroga ai vincoli assunzionali – riflettono la consapevolezza dell'importanza strategica che tali comparti rivestono per la competitività dell'Italia, per la resilienza del sistema infrastrutturale nazionale e per l'implementazione delle politiche europee in materia di trasporto e sostenibilità ambientale. Al contempo, esse rappresentano un modello di intervento legislativo che, pur derogando a regole generali in nome di un interesse pubblico qualificato, mantiene un saldo ancoraggio ai principi di responsabilità finanziaria e di rispetto delle garanzie minime del lavoro.

Articolo 9 – Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi

L'articolo 9 si colloca in un contesto normativo che riflette la crescente attenzione del legislatore verso la sostenibilità economica e l'equilibrio contrattuale negli appalti pubblici di lavori, soprattutto alla luce delle dinamiche inflattive e delle oscillazioni dei prezzi dei materiali e delle forniture che hanno caratterizzato il mercato degli appalti negli ultimi anni. Tale disposizione si innesta nella disciplina di cui al decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 (convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25), e nel sistema di revisione prezzi codificato nel nuovo Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36). Il **comma 1** si riferisce ai contratti di lavori affidati sulla base di documenti di gara redatti ai sensi dell'articolo 29, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. 4 del 2022, che, tuttavia, non abbiano beneficiato dei Fondi istituiti dall'articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 (convertito dalla legge 15 luglio 2022, n. 91). In tali casi, e in deroga alla previsione di cui alla lettera b) del medesimo articolo 29 del decreto-legge n. 4/2022, nonché alle eventuali clausole contrattuali e ai documenti di gara, si applicano le disposizioni generali di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del nuovo Codice dei contratti pubblici. Tale deroga si fonda sul riconoscimento di una situazione di oggettiva difficoltà per le imprese esecutrici, escluse dai benefici dei fondi straordinari per la compensazione dei rincari, e mira a evitare effetti pregiudizievoli per l'equilibrio economico-finanziario degli appalti e, di riflesso, per la continuità e la regolarità dell'esecuzione delle opere pubbliche. L'applicazione dell'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici – che disciplina in modo organico e innovativo la revisione dei prezzi per i contratti pubblici di lavori, servizi e forniture – è tuttavia subordinata a due condizioni cumulative, espressione del principio di proporzionalità e della necessità di garantire la sostenibilità finanziaria delle stazioni appaltanti:

- La **lettera a)** stabilisce che le voci del quadro economico di ciascun intervento relative agli "imprevisti" risultino coerenti con la soglia massima di cui all'articolo 5, comma 2, dell'Allegato I.7 del Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 36/2023). Tale disposizione, in

linea con i principi di programmazione e prudenza economico-finanziaria, limita la possibilità di attingere a tali risorse straordinarie, assicurando un equilibrio tra la tutela dell'interesse dell'impresa esecutrice e la salvaguardia delle risorse pubbliche.

- La **lettera b)** dispone che, per ciascun intervento, risulti disponibile almeno il 50% delle risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico, fatte salve le somme già vincolate a impegni contrattuali assunti. In alternativa, la norma prevede la possibilità di utilizzare eventuali ulteriori somme a disposizione della medesima stazione appaltante e stanziata annualmente per lo stesso intervento, purché anch'esse iscritte tra le somme a disposizione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera e), numero 6), dell'Allegato I.7 del Codice. Questa condizione intende evitare che la revisione prezzi incida in modo disfunzionale sulla programmazione finanziaria delle stazioni appaltanti e costituisce una garanzia di sostenibilità delle operazioni di revisione, anche in un'ottica di trasparenza e correttezza amministrativa.

Sotto il profilo sistematico, l'articolo 9 rappresenta un intervento di bilanciamento tra le esigenze delle imprese esecutrici, che si trovano a fronteggiare aumenti straordinari e imprevedibili dei costi, e quelle delle stazioni appaltanti, chiamate a garantire la continuità delle opere pubbliche senza pregiudicare la stabilità e la razionalità della spesa pubblica. La deroga alle clausole contrattuali e ai documenti iniziali di gara costituisce, in tal senso, una misura eccezionale e contingente, giustificata dalla particolare congiuntura economica, ma che si colloca in un quadro di rigorosa disciplina procedurale e finanziaria. **In conclusione**, l'articolo 9 si configura come un dispositivo normativo di grande rilevanza, destinato a favorire la tenuta complessiva del sistema degli appalti pubblici, in un contesto di volatilità dei mercati e di straordinaria incertezza economica. Esso rappresenta un esempio paradigmatico di come il legislatore, pur operando in deroga ai principi generali e alle pattuizioni contrattuali, mantenga saldo l'equilibrio tra esigenze di tutela dell'interesse pubblico e protezione dell'equilibrio contrattuale, in un'ottica di sostenibilità e responsabilità finanziaria.

Articolo 10 – Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto Intercity

L'articolo 10 del presente provvedimento si inserisce nel quadro delle misure di programmazione e sostegno al sistema del trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale, con specifico riferimento ai servizi Intercity a media e lunga percorrenza, oggetto di obbligo di servizio pubblico (OSP) ai sensi della normativa europea e nazionale. Il comma 1 autorizza, in via straordinaria, uno stanziamento di risorse – quantificato in euro 1.200.000

per l'anno 2025, euro 2.700.000 per l'anno 2026 ed euro 1.791.928 per l'anno 2027 – finalizzato a garantire lo svolgimento delle attività preliminari e strumentali all'affidamento del contratto relativo ai servizi Intercity per il periodo 2027-2041. Tali risorse sono destinate a coprire le spese necessarie per la predisposizione della documentazione tecnica e amministrativa, per lo svolgimento delle attività di analisi e valutazione economica e per la definizione delle condizioni contrattuali e tariffarie, in ossequio ai principi di trasparenza, proporzionalità e concorrenza sanciti dal Regolamento (CE) n. 1370/2007. Il riferimento esplicito al regolamento europeo, che disciplina l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri su ferrovia e su strada, testimonia la volontà del legislatore di ancorare la disciplina interna ai vincoli e agli standard europei, garantendo la compatibilità dell'azione amministrativa nazionale con l'ordinamento dell'Unione e con gli obiettivi di efficienza e sostenibilità dei servizi pubblici. Dal punto di vista finanziario, la norma dispone che gli oneri derivanti dall'attuazione delle misure siano coperti mediante riduzione corrispondente dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 1, comma 671, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021). In tal modo, si assicura la neutralità finanziaria dell'intervento, evitando nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e salvaguardando, al contempo, la possibilità di garantire la continuità e la qualità del servizio ferroviario passeggeri di interesse nazionale. Sotto il profilo sistematico, la disposizione si colloca nella prospettiva di un rafforzamento della capacità amministrativa e programmatica delle amministrazioni competenti, consentendo di predisporre un assetto contrattuale conforme ai requisiti di sostenibilità economica, qualità del servizio e tutela dell'interesse pubblico. La scelta di un orizzonte temporale di lungo periodo (2027-2041) riflette, inoltre, la consapevolezza della necessità di pianificare in modo strutturale e lungimirante la gestione dei servizi Intercity, la cui funzione è cruciale per garantire la coesione territoriale e il diritto alla mobilità dei cittadini. L'articolo 10 si configura conseguentemente come un intervento normativo mirato e strategico, volto a consolidare le basi tecnico-amministrative per la gestione di un segmento essenziale del trasporto ferroviario nazionale. Esso si inserisce coerentemente in un contesto europeo che richiede una pianificazione attenta e una gestione rigorosa dei servizi pubblici di trasporto, in una prospettiva di efficienza, economicità e rispetto delle esigenze collettive.

Articolo 11 – Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali

L'articolo 11 si inserisce nel quadro delle misure volte a perfezionare e rendere maggiormente coerente il sistema normativo in materia di concessioni autostradali, intervenendo sulla recente legge 16 dicembre 2024, n. 193. Tale intervento, articolato in più lettere, si colloca in

un contesto di razionalizzazione e chiarificazione delle regole, al fine di favorire la trasparenza, l'efficienza e la certezza giuridica nella gestione delle infrastrutture autostradali, in coerenza con i principi sanciti a livello europeo e nazionale. Il comma 1, lettera a) interviene sull'articolo 1, comma 3, lettera v), introducendo un'esplicita previsione circa l'applicazione delle disposizioni relative al nuovo concessionario subentrante, richiamando in particolare le ipotesi di cui all'articolo 191, comma 3, del Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36). Tale riferimento consente di chiarire l'ambito applicativo delle procedure di subentro, rafforzando la coerenza tra la disciplina settoriale e quella generale dei contratti pubblici. La lettera b) apporta modifiche all'articolo 5, comma 4, primo periodo, sostituendo l'espressione generica "eventuali prescrizioni" con la più precisa "prescrizioni vincolanti, ove formulate", e modificando la formula "sono tempestivamente trasmessi" in "sono trasmessi senza indugio". Analoga modifica è introdotta dalla lettera c) all'articolo 9, comma 2. Tali modifiche mirano a rafforzare la chiarezza e la perentorietà dell'obbligo di trasmissione degli atti e documenti rilevanti, eliminando ogni margine di ambiguità interpretativa e rafforzando la tutela dell'interesse pubblico. La lettera d) interviene sull'articolo 12, comma 1, sostituendo la locuzione "con delibera dell'ART, adottata" con la formula "si applica il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe adottato dall'ART" e riformulando la parte successiva. In tal modo, si introduce una chiarezza redazionale e sostanziale circa la centralità dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) nella definizione del sistema tariffario, che deve avvenire nel rispetto dei criteri fissati dal comma 2. La novella riflette una più chiara ripartizione delle competenze e un'armonizzazione con i principi di imparzialità e indipendenza dell'Autorità, fondamentali per la regolazione di un settore strategico e caratterizzato da interessi pubblici primari. La lettera e) introduce modifiche sostanziali all'articolo 16, incidendo su due profili fondamentali:

1. Con l'introduzione del nuovo comma 1-bis, si autorizza – fino al 31 dicembre 2026 – l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza, anche prima del completamento della procedura di adozione del Piano di cui all'articolo 13, comma 1. Tale previsione risponde all'esigenza di garantire la continuità e la sicurezza della rete autostradale, evitando ritardi nella realizzazione di interventi necessari e urgenti, in un quadro di coerenza con la programmazione più ampia rappresentata dal Piano.
2. Al comma 2, si opera una revisione dei richiami normativi, sostituendo i riferimenti agli articoli e ai commi, al fine di assicurare un coordinamento più preciso tra le varie disposizioni. Inoltre, si introduce un nuovo periodo, volto a sancire l'obbligo per l'ente concedente di indicare, nello schema di convenzione posto a base di gara, le tariffe da

applicare alla tratta autostradale, determinate secondo i criteri definiti dall'ART. Questa disposizione risponde all'esigenza di assicurare la certezza e la trasparenza delle condizioni economiche alla base del rapporto concessorio, prevenendo contenziosi e garantendo la parità di trattamento tra operatori.

L'articolo 11 si configura quindi come un intervento di affinamento e consolidamento del quadro normativo sulle concessioni autostradali, volto a garantire maggiore chiarezza e coerenza sistematica, a rafforzare il ruolo dell'ART come soggetto terzo e imparziale nella determinazione delle tariffe e a favorire la continuità e la sicurezza dei servizi autostradali. Esso riflette un approccio normativo orientato alla sostenibilità e all'efficienza, in linea con i principi di derivazione europea e con le esigenze di tutela dell'utenza e di buona amministrazione.

Articolo 12 – Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo

L'articolo 12 interviene con un aggiornamento normativo rilevante nella disciplina degli oneri di servizio pubblico (OSP) nel settore del trasporto aereo, sostituendo integralmente l'articolo 2 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 (convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136). La nuova formulazione si inserisce nel contesto delle regole europee e nazionali che disciplinano l'imposizione di obblighi di servizio pubblico a tutela della continuità territoriale e dell'accessibilità di regioni svantaggiate o periferiche. Il comma 1 chiarisce che, nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico conformemente all'articolo 16 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, l'amministrazione competente può fissare livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree per determinate categorie di passeggeri. Ciò avviene qualora emerga il rischio concreto di un sensibile rialzo delle tariffe, legato a fattori di stagionalità o a eventi straordinari, siano essi di portata nazionale o locale. La norma riconosce dunque la possibilità di limitare, in modo mirato e proporzionato, le dinamiche tariffarie potenzialmente speculative o discriminatorie che potrebbero derivare da una situazione di squilibrio tra domanda e offerta in determinati contesti territoriali o temporali. Il riferimento esplicito alla valutazione del "rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo" introduce un importante criterio di ragionevolezza e di effettiva necessità dell'intervento pubblico, ancorato al principio di proporzionalità e all'esigenza di contemperare l'interesse alla libera determinazione dei prezzi, propria del mercato, con la tutela dell'utenza e della continuità territoriale. Il comma 2 prevede che il livello massimo tariffario venga indicato espressamente nel testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico (OSP), come previsto dall'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento europeo. Inoltre,

la norma impone che tale indicazione sia corredata da una valutazione completa circa la necessità e la proporzionalità della misura, ponendo l'accento sulla legittimità sostanziale dell'intervento amministrativo e sul rispetto delle garanzie procedurali imposte dal diritto europeo. Qualora l'amministrazione si avvalga della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento (ossia l'affidamento del servizio a seguito di gara), la norma precisa che il livello massimo tariffario deve essere indicato anche nel bando di gara, quale requisito oggettivo dell'offerta. In tal modo, si assicura la trasparenza e la parità di trattamento tra gli operatori economici, nonché la certezza giuridica delle condizioni economiche entro le quali deve svolgersi l'attività di trasporto aereo soggetta a OSP. Sotto il profilo sistematico, la disposizione si inserisce in un contesto caratterizzato dall'esigenza di garantire la continuità territoriale, l'accessibilità delle aree periferiche e la sostenibilità economica del trasporto aereo, in un equilibrio tra libertà d'impresa e doveri pubblici. Essa rappresenta un esempio di applicazione del principio di proporzionalità nella disciplina dei servizi pubblici essenziali, coniugando le esigenze di tutela della concorrenza con quelle di salvaguardia dell'interesse generale e della coesione territoriale. In conclusione, l'articolo 12 si configura come una misura mirata e necessaria per rafforzare la disciplina degli OSP nel trasporto aereo, garantendo un quadro regolatorio trasparente, coerente con il diritto europeo e attento alle esigenze di equilibrio e di proporzionalità. Esso si colloca nel solco di una più ampia strategia di modernizzazione e razionalizzazione dei servizi di trasporto, ispirata ai principi di sostenibilità, concorrenza leale e tutela dell'interesse collettivo.

Articolo 13 – Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili

L'articolo 13 rappresenta un intervento strategico, finalizzato a rafforzare l'azione dello Stato e delle Regioni nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e transizione energetica, così come delineati dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) per il 2030 e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – in particolare, la Riforma 1 della Missione 7, dedicata alla valorizzazione delle fonti rinnovabili. L'articolo si articola in una serie di modificazioni al decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190, per accelerare la pianificazione, l'individuazione e la realizzazione delle zone di accelerazione per le energie rinnovabili, garantendo contemporaneamente un adeguato bilanciamento tra semplificazione procedurale e tutela ambientale. Il comma 1, lettera a) modifica l'articolo 12, comma 5, prevedendo che le zone di accelerazione terrestri – individuate per la semplificazione procedurale e l'incentivazione degli investimenti – comprendano espressamente le aree individuate ai sensi del nuovo comma 7-bis. Tali zone costituiscono il contenuto minimo

inderogabile del Piano, a garanzia di uniformità e di vincolatività per gli enti territoriali nella definizione dei propri strumenti pianificatori. La disposizione chiarisce, inoltre, che le Regioni e le Province autonome conservano la facoltà di individuare ulteriori impianti e opere di stoccaggio, introducendo così un margine di flessibilità e di adattamento alle specificità territoriali. La lettera b) inserisce un nuovo comma 5-bis, che introduce un termine stringente: le Regioni e le Province autonome devono sottoporre le proposte di Piano alla valutazione ambientale strategica (VAS) entro il 31 agosto 2025. In caso di mancato rispetto di questo termine o di mancata adozione del Piano nei termini previsti, il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica può proporre al Presidente del Consiglio dei ministri l’esercizio dei poteri sostitutivi. Questa disposizione conferisce allo Stato un ruolo di garante e di ultima istanza, rafforzando la dimensione unitaria e la certezza dei tempi, fondamentali per la realizzazione degli obiettivi del PNIEC e del PNRR. La lettera c) introduce il nuovo comma 7-bis, che rappresenta un vero e proprio cuore innovativo dell’articolo. Essa stabilisce che le aree industriali, come definite dagli strumenti urbanistici regionali o locali, e ricadenti nelle zone individuate dal GSE (Gestore dei Servizi Energetici) mediante mappatura, costituiscono automaticamente zone di accelerazione per le progettualità di cui agli allegati A e B al decreto. Il GSE è tenuto a pubblicare la rappresentazione cartografica di tali zone entro dieci giorni dall’entrata in vigore della disposizione (e comunque non oltre il 21 maggio 2025). Le Regioni e le Province autonome possono segnalare eventuali disallineamenti cartografici, esclusivamente ai fini dell’aggiornamento tecnico delle mappe. In questo modo, si definisce un sistema di ricognizione e aggiornamento dinamico delle aree idonee, basato su un bilanciamento tra centralità del dato tecnico-scientifico fornito dal GSE e partecipazione attiva delle autonomie territoriali. La lettera d) interviene sul comma 8, prevedendo che la procedura di VAS per i Piani regionali si svolga secondo la disciplina statale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ma con termini procedimentali ridotti della metà. Ciò rappresenta una misura di accelerazione decisiva, tesa a conciliare le esigenze di tutela ambientale con la necessità di velocizzare gli iter approvativi per la realizzazione degli investimenti in energia rinnovabile. Sotto il profilo sistematico, l’articolo 13 si colloca a cavallo tra esigenze di semplificazione e di efficienza procedurale e la salvaguardia dei principi di legalità, proporzionalità e sostenibilità ambientale. L’individuazione delle zone di accelerazione in aree industriali già antropizzate, e la possibilità di aggiornamento cartografico, rappresentano un’applicazione concreta del principio europeo di “non consumo di nuovo suolo” (no net land take), oltre che una valorizzazione di aree già destinate ad attività produttive. In conclusione, l’articolo 13 si configura come una disposizione di grande impatto strategico e operativo, che si propone di coniugare la rapidità e la certezza dei procedimenti con la tutela dell’ambiente e la partecipazione delle autonomie territoriali. Esso costituisce un tassello essenziale per

l'attuazione delle politiche nazionali ed europee in materia di transizione energetica e rappresenta un modello di governance multilivello che, pur nella sua natura d'urgenza, si colloca nel solco della programmazione sostenibile e della responsabilità ambientale.

Articolo 14 – Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali

L'articolo 14 si colloca nel solco delle disposizioni emergenziali e di ricostruzione post-eventi calamitosi, con particolare attenzione alla necessità di garantire la resilienza infrastrutturale e la continuità dei collegamenti viari nelle regioni colpite dagli eventi alluvionali del 2023 – Emilia-Romagna, Marche e Toscana. L'intervento normativo si inserisce nell'ambito della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), dedicato alla gestione del rischio idrogeologico e alla riduzione del rischio alluvionale, confermando la centralità delle strategie di adattamento climatico e protezione del territorio nell'agenda politica nazionale ed europea. Il comma 1 attribuisce al Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 20-ter, comma 1, del decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, la competenza per l'inserimento – mediante apposito provvedimento – degli ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale, rientranti nella competenza di ANAS S.p.A., nel programma degli interventi urgenti già adottato in attuazione del citato investimento del PNRR. Questa disposizione è finalizzata a garantire la rendicontazione di tali interventi come parte integrante del conseguimento dei traguardi M2C4-11, M2C4-11bis e M2C4-11ter, assicurando così la coerenza e l'integrazione tra i piani di ricostruzione post-alluvione e le finalità strategiche del PNRR. La norma precisa che gli interventi in questione sono quelli finanziati a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 868, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, risorse che vengono così integrate e armonizzate nel quadro più ampio della programmazione PNRR. Tale scelta rappresenta un'applicazione concreta del principio di complementarietà e sinergia delle fonti di finanziamento pubbliche, in un'ottica di massimizzazione dell'efficacia e dell'efficienza della spesa. L'articolo si caratterizza, inoltre, per la sua portata territorialmente mirata, identificando i territori delle regioni Emilia-Romagna, Marche e Toscana colpiti dagli eventi alluvionali attraverso il rinvio alle delibere del Consiglio dei ministri del 4, 23 e 25 maggio 2023. Questa individuazione puntuale garantisce certezza giuridica e chiarezza amministrativa, fondamentali in un contesto caratterizzato dall'urgenza e dalla necessità di accelerare i tempi di realizzazione degli interventi. Un aspetto di rilievo riguarda il ruolo attribuito ad ANAS S.p.A. quale soggetto attuatore degli interventi. La scelta di affidare alla

società la competenza operativa si fonda sulla consolidata expertise di ANAS nella gestione e manutenzione della rete viaria nazionale e sulla necessità di garantire elevati standard di qualità, efficienza e tempestività nell'esecuzione dei lavori. Essa riflette, inoltre, la tendenza a rafforzare la sinergia tra pubblica amministrazione e società in house o a controllo pubblico, in una prospettiva di governance integrata e responsabile. Sotto il profilo sistematico, la disposizione si inserisce in un contesto più ampio di governance multilivello e cooperazione tra istituzioni, fondato sul principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni e soggetti attuatori. Al tempo stesso, essa risponde a un'esigenza di coordinamento e razionalizzazione delle procedure di rendicontazione, essenziale per il rispetto dei vincoli e degli obiettivi fissati in sede europea, nonché per evitare duplicazioni o inefficienze nell'impiego delle risorse. L'articolo 14 si configura quindi come una disposizione di natura eminentemente tecnico-organizzativa e finanziaria, volta a integrare e armonizzare le esigenze di ripristino infrastrutturale con gli obiettivi strategici e le scadenze procedurali del PNRR. La norma si colloca nella più ampia strategia nazionale di gestione del rischio idrogeologico e di adattamento climatico, confermando la volontà del legislatore di coniugare le misure emergenziali con una visione di lungo periodo improntata alla resilienza, alla sicurezza e alla sostenibilità delle infrastrutture stradali.

Articolo 15 – Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali ai XXV Giochi olimpici e paralimpici invernali “Milano Cortina 2026”

L'articolo 15 interviene con un duplice obiettivo: da un lato, rafforzare la governance e la capacità realizzativa delle opere essenziali ai XXV Giochi olimpici e paralimpici invernali di Milano Cortina 2026; dall'altro, sostenere la continuità e la valorizzazione di eventi sportivi di rilevanza internazionale, in particolare nel settore automobilistico. Il comma 1 opera modifiche al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16 (convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31), che costituisce il principale quadro normativo di riferimento per la pianificazione e la realizzazione delle opere olimpiche e paralimpiche.

- La lettera a) interviene sull'articolo 3 del citato decreto-legge. In primo luogo (numero 1), estende le competenze dell'amministratore delegato già nominato ai sensi dell'articolo 3, comma 5, lettera a), numero 2), integrando il richiamo alle nuove funzioni di cui al comma 5-ter.2. La norma introduce, dunque, una nuova figura commissariale – delineata nel successivo numero 2) – che concentra e razionalizza i poteri di intervento in capo a un soggetto dotato di elevate competenze tecnico-manageriali e di capacità di coordinamento.

- Il nuovo comma 5-ter.2 attribuisce all'amministratore delegato, in qualità di Commissario straordinario, la responsabilità per la realizzazione degli interventi contenuti nell'Allegato 1-ter (che entra a far parte integrante del decreto). Al Commissario straordinario vengono conferiti 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, noto come "decreto sblocca cantieri"). Tale richiamo garantisce la possibilità di ricorrere a poteri derogatori e semplificati per velocizzare l'esecuzione delle opere e superare eventuali criticità amministrative o burocratiche.

Significativo è il principio di gratuità e di invarianza finanziaria espresso nella norma: al Commissario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi o emolumenti. Le funzioni commissariali vengono svolte avvalendosi delle strutture pubbliche o partecipate, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, e le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti con le risorse disponibili. Questa previsione riflette un bilanciamento tra esigenze di eccezionalità e rispetto dei vincoli di finanza pubblica, coerente con i principi di contenimento della spesa e buona amministrazione.

- La lettera b) dispone l'inserimento dell'Allegato 1-ter (allegato C del presente decreto) nel corpo normativo, fornendo una cornice dettagliata degli interventi prioritari da realizzare, funzionale a garantire la chiarezza e la trasparenza del piano complessivo delle opere.

Il comma 2 si concentra su un altro importante evento sportivo di rilievo internazionale: il Gran Premio di Formula 1 del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna e il Gran Premio d'Italia. La norma riconosce la valenza strategica di questi eventi non solo per lo sport, ma anche per la proiezione internazionale dell'immagine del Paese e per le ricadute positive sul turismo e sul tessuto economico locale. A tal fine, viene riconosciuto un contributo finanziario alla Federazione Sportiva Nazionale-ACI pari a 5,25 milioni di euro per il 2025 e a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032. Dal punto di vista finanziario, la copertura degli oneri è garantita mediante riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto nel bilancio triennale 2025-2027, utilizzando in particolare l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In tal modo, si assicura la neutralità finanziaria dell'intervento e la compatibilità con i vincoli di bilancio. Sotto il profilo sistematico, l'articolo 15 testimonia un approccio integrato alla promozione dello sport come fattore di crescita economica, coesione territoriale e reputazione internazionale. Da un lato, esso consolida la governance delle opere olimpiche, riconoscendo la necessità di strumenti straordinari di semplificazione e

coordinamento; dall'altro, estende tale logica anche agli eventi motoristici di rilievo, confermando la funzione dello sport come leva di sviluppo e attrazione turistica. In conclusione, l'articolo 15 rappresenta un modello di intervento che, pur in un contesto emergenziale, mira a conciliare velocità e legalità, efficienza amministrativa e sostenibilità finanziaria. La centralità attribuita a figure commissariali dotate di poteri speciali, bilanciata dall'assenza di nuovi oneri e dal principio di utilizzo delle risorse esistenti, testimonia un equilibrio virtuoso tra l'eccezionalità dell'intervento e la garanzia di un ordinato assetto finanziario e amministrativo.

Articolo 16 – Disposizioni urgenti per garantire la continuità e la regolarità dei servizi svolti dalla Gestione governativa Ferrovia Circumetnea

L'articolo 16 interviene in un ambito specifico e strategico del trasporto ferroviario regionale e metropolitano, riconoscendo la necessità di assicurare la continuità e la regolarità dei servizi erogati dalla Gestione governativa Ferrovia Circumetnea. La disposizione si fonda su esigenze di rilevante interesse pubblico, in particolare la salvaguardia della mobilità e della coesione territoriale in un'area caratterizzata da un delicato equilibrio economico e sociale. Il comma 1 autorizza uno stanziamento finanziario pari a euro 2.884.300 per l'anno 2025 e a euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026. Tale intervento si configura come una misura strutturale di sostegno, che riconosce la specificità della gestione diretta e la rilevanza strategica dei servizi offerti dalla Ferrovia Circumetnea, una delle poche linee ferroviarie italiane gestite in forma governativa diretta. Dal punto di vista finanziario, la copertura degli oneri è garantita attraverso la riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto nel bilancio triennale 2025-2027, con particolare riferimento all'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale modalità di copertura consente di evitare la creazione di nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio statale, confermando la volontà del legislatore di mantenere il rispetto dei vincoli di equilibrio di finanza pubblica. Sotto il profilo sostanziale, la norma riconosce implicitamente la funzione essenziale e strategica della Ferrovia Circumetnea quale infrastruttura di trasporto pubblico locale a servizio di un'area metropolitana – quella catanese – caratterizzata da esigenze peculiari di mobilità. Tale funzione è in linea con le politiche di coesione e sviluppo territoriale e con la promozione di forme di mobilità sostenibile, coerentemente con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e di riequilibrio modale. Sotto il profilo sistematico, l'articolo 16 si inserisce in un filone normativo che, da un lato, valorizza la gestione pubblica diretta quale strumento di garanzia della continuità e dell'universalità del servizio, e dall'altro, richiama i principi di prudenza finanziaria e di efficienza gestionale. L'attribuzione delle risorse in modo stabile e

programmato (a partire dal 2026) offre alla Gestione governativa la possibilità di pianificare interventi di miglioramento qualitativo e di manutenzione straordinaria, superando logiche emergenziali e garantendo un livello di servizio adeguato alle esigenze dell'utenza. In conclusione, l'articolo 16 si configura come un intervento di sostegno finanziario strutturale, finalizzato a consolidare la capacità operativa e gestionale della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea, in un'ottica di continuità del servizio, responsabilità pubblica e tutela dell'interesse collettivo. Esso riflette un modello di intervento legislativo che, pur muovendo da esigenze contingenti di stabilità del servizio, si inserisce in un disegno più ampio di modernizzazione e sostenibilità del trasporto pubblico locale.