

dossier

XIX Legislatura

17 marzo 2026

Disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari e concessioni

D.L. n. 32/2026 - A.S. n. 1832



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 studi1@senato.it - ~~X~~ [@SR_Studi](https://www.instagram.com/SR_Studi)

Dossier n. 656



SERVIZIO STUDI

Dipartimento ambiente

Tel. 066760-9253 st_ambiente@camera.it - ~~X~~ [@CD_ambiente](https://www.instagram.com/CD_ambiente)

Dipartimento trasporti

Tel. 066760-2614 st_trasporti@camera.it - ~~X~~ [@CD_trasporti](https://www.instagram.com/CD_trasporti)

Progetti di legge n. 584

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1, commi 1-8 (<i>Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - Ponte di Messina</i>)	7
Articolo 1, comma 9 (<i>Autorizzazione di spesa per la riduzione dell'esposizione debitoria di RFI</i>)	19
Articolo 1, comma 10 (<i>Collegamento autostradale Cisterna-Valmontone</i>)	20
Articolo 1, comma 11 (<i>Programma ANAS "Ponti, Viadotti e Gallerie"</i>)	22
Articolo 1, comma 12 (<i>Programma ANAS "manutenzione straordinaria"</i>)	23
Articolo 1, comma 13 (<i>Risorse in favore di RFI a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale</i>)	24
Articolo 1, comma 14 (<i>Incremento del fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso (art. 1, co. 519, L 213/2023)</i>)	26
Articolo 1, comma 15 (<i>Incremento del fondo di conto capitale per il rispetto della traiettoria di spesa netta</i>)	27
Articolo 1, comma 16 (<i>Risorse del Patrimonio Destinato</i>).....	29
Articolo 1, comma 17 (<i>Copertura degli oneri derivanti dai commi da 8 a 16</i>)...	33
Articolo 2 (<i>Disposizioni urgenti in materia di messa in sicurezza e di adeguamento del traforo del Gran Sasso e delle tratte autostradali A24 e A25</i>)	38
Articolo 3, comma 1 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità del Commissario nominato per la realizzazione e il completamento delle opere necessarie al campionato europeo di calcio "UEFA EURO 2032"</i>)	42
Articolo 3, comma 2 (<i>Misure straordinarie per l'accelerazione degli interventi relativi al polo logistico di Alessandria Smistamento e il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara</i>)	44
Articolo 4 (<i>Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari della società ANAS S.p.A.</i>)	46
Articolo 5 (<i>Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari della società RFI S.p.A.</i>)	50
Articolo 6 (<i>Disposizioni per accelerare la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma</i>)	53
Articolo 7, commi 1 e 2 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026</i>).....	55

Articolo 7, commi 3-6 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. e della Fondazione Milano - Cortina 2026</i>)	57
Articolo 8 (<i>Disposizioni urgenti in materia di concessioni demaniali marittime</i>)	60
Articolo 9, commi 1-3 (<i>Estensione dei compiti del Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi necessari alla realizzazione del Parco della salute, della ricerca e dell'innovazione di Torino agli interventi necessari alla realizzazione della nuova Città della salute e della Scienza di Novara</i>)	66
Articolo 9, comma 4 (<i>Commissario straordinario alla ricostruzione a seguito degli eccezionali eventi meteorologici in provincia di Macerata del 2022</i>)	69
Articolo 9, comma 5 (<i>Disposizioni concernenti gli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto</i>)	72
Articolo 10 (<i>Disposizioni urgenti per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia</i>)	75
Articolo 11 (<i>Entrata in vigore</i>)	78

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1, commi 1-8
(Collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria - Ponte di Messina)

I **commi 1-4 dell'articolo 1** disciplinano la procedura che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve seguire per addivenire all'approvazione degli atti necessari per la prosecuzione dell'iter realizzativo del Ponte di Messina e per dare efficacia agli atti medesimi (accordo di programma, piano economico-finanziario, delibera di approvazione del progetto definitivo, ecc.), al fine di conformarsi alle deliberazioni della Corte dei conti che hanno ruscato la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) di approvazione del progetto definitivo e il decreto ministeriale con cui era stata assentita l'approvazione di atti aggiuntivi alla convenzione di concessione.

È inoltre prevista (dal **comma 5**) la nomina dell'Amministratore delegato pro tempore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) quale Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali ferroviari complementari al Ponte, che sono elencati nell'Allegato 1 al presente decreto-legge. Sono altresì disciplinati (dal **comma 6**) i poteri e le attribuzioni del medesimo Commissario ed è prevista, dal **comma 7**, la clausola di invarianza finanziaria delle norme recate dai commi precedenti.

Il **comma 8**, unitamente al comma 17, lettera a), rimodula le risorse destinate alla realizzazione del Ponte, provvedendo a spostare un importo complessivo di 2,787 miliardi di euro dal periodo 2026-2029 al quinquennio 2030-2034.

La relazione illustrativa sottolinea che le disposizioni recate dai commi in esame sono finalizzate “a conformarsi alle pronunce delle Sezioni riunite di controllo della Corte dei conti, con specifico riferimento alle deliberazioni n. SCCLEG/19/2025 e n. SCCLEG/20/2025, concernenti rispettivamente (i) la delibera n. 41/2025 del CIPESS adottata il 6 agosto 2025, ... e (ii) il decreto n. 190 del 1° agosto 2025, adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 2, c. 8, del D.L. n. 35/2023, ... con il quale è stato assentito il III Atto aggiuntivo alla convenzione n. 3077 del 30 dicembre 2003 fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina s.p.a.” e che le disposizioni medesime sono altresì necessarie “per recepire le variazioni alle autorizzazioni di spesa per la realizzazione dell'opera, disposte dalla legge di bilancio 2026 (legge 30 dicembre 2025, n. 199), le quali impongono il conseguente e necessario aggiornamento del piano economico-finanziario (PEF)”.

Di seguito si illustra il dettaglio delle disposizioni recate dai commi in esame.

Procedura per la prosecuzione dell'iter approvativo del Ponte (co. 1-4)

Il **comma 1 – al fine di conformarsi alle deliberazioni** della Sezione centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato **della Corte dei conti** sulla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) adottata ai sensi

dell'art. 3, commi 7 e 8, del D.L. 35/2023, e sul decreto ministeriale adottato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ai sensi dell'art. 2, comma 8, del medesimo decreto-legge (v. *box*) – dispone che **il MIT provvede agli adempimenti necessari**, in particolare:

a) a sottoporre al controllo di legittimità della competente Sezione della Corte dei conti l'**accordo di programma** stipulato ai sensi dell'art. 2, comma 7, del D.L. 35/2023 (v. *box*);

b) a svolgere, in raccordo con le amministrazioni competenti, gli adempimenti istruttori propedeutici all'adozione di una **nuova delibera del CIPESS** sugli atti e sui documenti di cui all'art. 3, comma 7, del D.L. 35/2023 (in sostituzione di quella riacusata dalla Corte dei conti pochi mesi or sono, v. *box*), attraverso:

1) l'aggiornamento del **piano economico-finanziario** (PEF) della società concessionaria, anche al fine di recepire le variazioni alle autorizzazioni di spesa per la realizzazione dell'opera disposte dalla legge 199/2025 – legge di bilancio 2026 (v. *box*) e comunque entro il limite di spesa autorizzato a legislazione vigente;

2) l'acquisizione del **parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) sulle tariffe di pedaggio** per l'attraversamento del collegamento stabile stradale, definite nel nuovo PEF della società concessionaria ai sensi dell'art. 2, comma 8, lett. c), punto 2), del D.L. 35/2023 (v. *box*);

Si ricorda che la norma istitutiva di tale Autorità (art. 37 del D.L. 201/2011) dispone, tra l'altro, che l'ART provvede a definire, se ritenuto necessario, “i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori” (comma 2, lettera b)).

Anche e soprattutto in virtù di tale disposto, la Corte dei conti (nel punto 3 delle argomentazioni di diritto svolte nella [deliberazione n. SCCLEG/19/2025/PREV](#), con cui la Corte ha riacusato la delibera CIPESS di approvazione del progetto definitivo, v. *box*) ha ritenuto illegittima l'esclusione dell'ART dalla procedura di approvazione del PEF.

3) la sottoposizione al **Consiglio superiore dei lavori pubblici** (nell'ambito delle competenze al medesimo attribuite dall'articolo 1, comma 4, dell'Allegato I.11 del D.Lgs. 36/2023), tenuto conto del parere espresso dal medesimo Consiglio sul progetto di massima dell'opera nell'adunanza del 10 ottobre 1997, di una **richiesta di parere sui profili tecnici di particolare complessità e rilevanza della relazione del progettista** di cui all'art. 3, comma 2, del D.L. 35/2023;

Si ricorda che il Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023) reca, all'allegato I.11, disposizioni relative all'organizzazione, alle competenze, alle regole di funzionamento, nonché alle ulteriori attribuzioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici. In particolare, l'art. 1, comma 4, di tale allegato dispone che “il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime parere sulle questioni comunque pertinenti alle materie di cui al comma 1 (tale comma fa riferimento, in particolare, alle norme tecniche in materia edilizia, *n.d.r.*), sottoposte al suo esame dagli organi costituzionali, dal Presidente del Consiglio dei ministri, dai singoli ministri, ..., e può redigere norme

tecniche particolari su richiesta degli stessi soggetti. Su richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Consiglio superiore dei lavori pubblici svolge, inoltre, specifiche missioni tecniche in merito a problematiche di particolare complessità”.

Relativamente al succitato parere del 1997, nella succitata delibera della Corte dei conti (a pagina 7) viene ricordato che il progetto di massima definitivo fu “presentato, per quanto di competenza, agli enti concedenti e al Consiglio Superiore dei lavori pubblici che, nell’adunanza del 10 ottobre 1997 (voto n. 220), lo approvava con osservazioni e prescrizioni”.

c) a svolgere, in raccordo con le amministrazioni competenti, gli adempimenti istruttori sull’attuazione dell’articolo 6, paragrafo 4, della Direttiva 92/43/CE (v. box), relativo agli esiti procedurali delle conclusioni della **valutazione dell’incidenza (Vinca)** sui siti in cui si trovano un tipo di habitat naturale o una specie prioritari, che si articola:

1) nell’adozione di un **provvedimento del Ministero dell’ambiente** e della sicurezza energetica di ricognizione delle valutazioni ambientali e dell’incidenza sui siti di cui all’alinea, anche con riferimento alle soluzioni alternative, inclusa quella di non intervento;

2) nell’adozione di un **provvedimento del MIT**, sentite le amministrazioni settoriali competenti, di individuazione delle conseguenze sulla salute dell’uomo e sulla sicurezza pubblica attese dalla realizzazione dell’opera, tenuto conto delle soluzioni alternative, inclusa quella di non intervento;

3) nella sottoposizione al Consiglio dei ministri di una **nuova proposta di deliberazione in merito ai motivi imperativi di rilevante interesse pubblico** (*Imperative Reasons of Overriding Public Interest*, da cui l’acronimo IROPI, v. box) che, in considerazione delle conseguenze individuate dai provvedimenti di cui ai precedenti numeri 1) e 2), giustificano la realizzazione dell’opera;

d) a svolgere, in raccordo con le amministrazioni competenti, gli adempimenti istruttori relativi al dialogo strutturato con la Commissione europea sulla **valutazione della compatibilità del progetto con il quadro normativo dell’UE**;

e) a svolgere **ogni altro compito funzionale alla prosecuzione e conclusione dell’iter approvativo dell’opera** nel rispetto delle disposizioni di cui all’articolo 3, commi 7 e 8, del D.L. 35/2023, sulla natura sostitutiva della delibera CIPESS rispetto ad ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, propedeutico o successivo alla delibera medesima, fermo restando quanto espressamente previsto dal predetto decreto-legge e dall’articolo in esame.

Il **comma 2** prevede che **il MIT trasmette al CIPESS**:

- il **PEF**, come **modificato** all’esito dell’istruttoria svolta in coerenza con quanto previsto dal comma 1, lettera b), del presente articolo;

- nonché gli **ulteriori atti e i documenti** di cui all’art. 3, comma 7, del D.L. 35/2023, per l’approvazione degli stessi ai sensi del medesimo articolo 3, commi 7 e 8, del medesimo decreto-legge, **previa acquisizione del parere** del Nucleo di consulenza per l’attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (**NARS**) sul PEF.

In proposito si ricorda che la Corte dei conti (nel punto 4.1 delle argomentazioni di diritto svolte nella più volte citata [deliberazione n. SCCLEG/19/2025/PREV](#)) evidenzia, “quanto alla mancata acquisizione dell’avviso preventivo del NARS, nell’ambito delle verifiche volte all’approvazione del PEF”, che “l’istruttoria svolta soffra il mancato apporto delle specifiche competenze del NARS, che il dpcm 26 settembre 2023 qualifica, tra l’altro, come organo consultivo del CIPESS in materia tariffaria”.

Il **comma 3** prevede che **la delibera adottata dal CIPESS ai sensi del comma 2 è trasmessa alla competente Sezione della Corte dei conti**, secondo il disposto dell’art. 3, comma 1, lettera d), della legge 20/1994, per il controllo preventivo di legittimità.

La citata lettera d) prevede che il controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti si esercita sui seguenti atti non aventi forza di legge: provvedimenti dei comitati interministeriali di riparto o assegnazione di fondi ed altre deliberazioni emanate nelle materie di cui alle lettere b) e c),

Tali lettere b) e c) fanno riferimento ad atti del Presidente del Consiglio dei ministri e atti dei Ministri aventi ad oggetto l’azione amministrativa, nonché ad atti normativi a rilevanza esterna, atti di programmazione comportanti spese ed atti generali attuativi di norme comunitarie.

Il **comma 4** dispone che – all’esito dell’acquisto di efficacia dell’accordo di programma di cui al comma 1, lettera a) e della delibera adottata dal CIPESS ai sensi del comma 2 – **il MIT è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria un atto aggiuntivo alla convenzione** recante, sotto forma di allegato, il PEF, come modificato all’esito dell’istruttoria svolta in coerenza con quanto previsto dal comma 1, lettera b), del presente articolo.

La relazione illustrativa evidenzia che tale disposizione “è funzionale a trasporre sul piano contrattuale le risultanze dell’iter approvativo: l’Atto aggiuntivo, infatti, recepisce formalmente – quale allegato sostanziale – il nuovo Piano economico-finanziario, come rideterminato all’esito dell’istruttoria tecnica e approvato dal CIPESS. Si garantisce così il necessario allineamento tra il titolo autorizzativo (la delibera) e il titolo concessorio (la convenzione), assicurando che il rapporto obbligatorio tra l’ente concedente e la società concessionaria sia regolato sulla base dei parametri economico-finanziari aggiornati”.

Il comma in esame dispone altresì che il **decreto di assenso** al predetto atto aggiuntivo, adottato ai sensi dell’art. 2, comma 8, del D.L. 35/2023, è **trasmesso, unitamente all’accordo di programma** di cui al comma 1, lettera a), del presente articolo, **alla competente Sezione della Corte dei conti** per il controllo preventivo di legittimità.

Nel commentare le disposizioni recate dai commi 1-4 in esame, la relazione illustrativa sottolinea che “i commi da 1 a 3 disciplinano la fase programmatica e approvativa generale, regolando puntualmente gli adempimenti istruttori e la trasmissione degli atti per il controllo preventivo di legittimità sulla delibera CIPESS” e che “il comma 4 regola la successiva fase negoziale e attuativa, definendo le modalità di sottoscrizione e il regime di controllo sul decreto interministeriale di approvazione dell’Atto aggiuntivo”.

Commissario per gli interventi ferroviari complementari (co. 5-6)

Al fine di definire la *governance* attuativa degli interventi infrastrutturali ferroviari complementari al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria – individuati e attribuiti alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell'accordo di programma stipulato ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del D.L. 35/2023 (v. *supra*) –, il **comma 5** prevede che l'**Amministratore delegato pro tempore di RFI** sia nominato **Commissario straordinario** per la relativa realizzazione.

Tali interventi sono **elencati nell'Allegato 1**, che costituisce parte integrante del decreto-legge in esame.

Si tratta, in particolare, degli interventi di realizzazione:

- delle opere di collegamento al Ponte sullo stretto di Messina – sponda calabra (rami di connessione alla linea tradizionale Battipaglia–Reggio Calabria, verso Villa San Giovanni e Reggio Calabria, in corrispondenza del Bivio Bolano);
- delle opere di collegamento al Ponte sullo stretto di Messina – sponda siciliana (rami di collegamento ferroviario tra l'imbocco sud della galleria Santa Cecilia e la linea Messina–Catania);
- della nuova stazione di Messina Gazzi.

Al riguardo, nella relazione illustrativa del provvedimento si rappresenta che gli interventi relativi al completamento dei lotti (1c e 6) della linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria sono già oggetto di commissariamento.

Il **comma 6, primo periodo**, attribuisce al citato Commissario i **poteri** previsti dall'art. 4, commi 2 e 3, del decreto-legge “**sblocca cantieri**” (D.L. 32/2019), consentendogli perciò, tra l'altro, di operare in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto delle norme penali, del codice delle leggi antimafia e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea, garantendo così una sensibile accelerazione delle procedure di approvazione dei progetti e di affidamento dei lavori.

Per approfondimenti sul punto, si rinvia all'apposito [dossier](#) relativo al provvedimento.

Il **secondo periodo** del comma in esame disciplina la durata dell'incarico commissariale, stabilendo che lo stesso decorre dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge e cessa alla data dell'effettiva entrata in esercizio degli interventi di cui al comma 5.

Il successivo **terzo periodo** consente al Commissario, per lo svolgimento dei propri compiti:

- di nominare, in qualità di **sub-commissari**, i responsabili pro tempore di strutture di RFI, ai quali può delegare attività e funzioni proprie;
- e di avvalersi della **collaborazione delle strutture** della medesima società RFI e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, **senza nuovi o maggiori oneri** a carico della finanza pubblica.

I **periodi quarto e quinto** dispongono, in relazione al **Commissario straordinario e agli eventuali sub-commissari** nominati, che:

- ad essi **non spettano compensi**, gettoni di presenza e indennità, comunque denominati;
- gli eventuali **rimborsi di spese** sono posti a carico del bilancio di RFI.

Clausola di invarianza finanziaria (co. 7)

Il comma 7 dispone che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dai precedenti commi 1-6 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Rimodulazione delle risorse destinate al Ponte (co. 8 e 17, lett. a))

Il combinato disposto dei commi 8 e 17, lettera a), dell'articolo in esame prevede una rimodulazione dell'autorizzazione di spesa recata, per la realizzazione del Ponte di Messina, dall'art. 1, comma 272, della legge 213/2023 (legge di bilancio 2024).

Nel dettaglio sono previsti:

- un **incremento** della citata autorizzazione per un importo complessivo pari a **2.787 milioni di euro per il periodo 2030-2034** (26 milioni di euro per l'anno 2030, 407 milioni per il 2031, 857 milioni per il 2032, 293 milioni di euro per il 2033 e 1.204 milioni di euro per l'anno 2034);
- una **diminuzione complessiva di pari importo (2.787 milioni di euro) per il periodo 2026-2029** (938 milioni di euro per l'anno 2026, 718 milioni per il 2027, 632 milioni per il 2028 e 499 milioni per l'anno 2029).

La distribuzione annuale delle risorse destinate alla realizzazione del Ponte e delle opere connesse, risultante dalla rimodulazione testé illustrata, è riportata nella tabella contenuta nel box seguente.

• La normativa per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina

Le norme del decreto-legge n. 35/2023

Con l'emanazione del **D.L. 35/2023** – come evidenziato nella [relazione illustrativa al ddl di conversione](#) di tale decreto – sono state introdotte disposizioni volte a **riavviare l'iter realizzativo dell'opera** attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società Stretto di Messina S.p.A. (d'ora in poi indicata con l'acronimo SDM), la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente¹.

¹ Nella relazione della Corte dei conti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Anas spa relativa al 2024 ([Doc. XV](#), n. 463) viene evidenziato che «dalla relazione al bilancio di SdM trasmessa da Anas ... si ha contezza di due cause pendenti per ingenti importi, uno innanzi la Corte di appello di Roma azionato dal contraente generale, e uno innanzi al Tribunale di Roma promosso da PMC, rispetto ai quali non è intervenuta la rinuncia al contenzioso richiesta dal comma 3 dell'articolo 4 del D.L. 31 marzo 2023, n. 35 ... Va aggiunto che l'affidamento della Ctu da parte del Tribunale di Roma per quantificare l'indennizzo di PMC è un evento processuale recente, riportato nella stessa

In particolare si sintetizza, di seguito, il contenuto delle disposizioni recate dall'art. 2, commi 7 e 8, e dall'art. 3, commi 7 e 8, di tale decreto-legge, in quanto più volte richiamate dall'articolo in esame.

Per approfondire i contenuti del D.L. 35/2023 e della normativa precedentemente emanata, nonché la cronistoria del progetto, si rinvia invece al [dossier relativo al D.L. 35/2023](#). Per la cronistoria è altresì utile la ricostruzione degli eventi presente nella [deliberazione della Corte dei conti n. SCCLEG/19/2025/PREV](#).

L'art. 2, comma 7, ha autorizzato il MIT e il MEF a stipulare, con la società concessionaria e con i soci, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera.

Secondo quanto evidenziato nel [comunicato stampa della SDM del 16 luglio 2025](#), l'accordo in questione è stato firmato in tale data.

Per le citate finalità, l'articolo 2, comma 8, primo periodo dell'alinea, ha autorizzato il MIT a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più **atti aggiuntivi alla convenzione**. Tali atti aggiuntivi, in base al disposto del secondo periodo dell'alinea, sono **assentiti con** apposito **decreto interministeriale** (adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite la Regione siciliana e la regione Calabria). Il comma 8 dispone altresì che gli atti aggiuntivi citati disciplinano, tra l'altro:

a) la durata residua della concessione la durata residua della concessione, secondo quanto stabilito nella convenzione di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, fermo restando che la concessione per la gestione ha una durata di trent'anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera e che eventuali proroghe dei termini per la realizzazione dell'opera comportano corrispondenti proroghe della durata della concessione;

b) il cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato anche per fasi costruttive;

c) il nuovo PEF della concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:

1) la copertura finanziaria dell'investimento, anche attraverso finanziamenti all'uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;

2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggio per l'attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;

relazione, che rende probabile, un esborso per indennizzo a carico di SdM qualora non dovesse intervenire la rinuncia. Nella medesima relazione l'ammontare della richiesta risarcitoria del contraente generale è determinato in circa 700 milioni di euro e l'indennizzo a PMC – già sostanzialmente riconosciuto con il conferimento di Ctu - è determinabile con riferimento al criterio legale (comma 2, art. 34-decies d.l. 18 ottobre 2012, n. 179: "... pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto"). Nella suddetta relazione al bilancio 2024 della società si rileva un utile di 12 mln di euro ma non è stato operato alcun accantonamento in bilancio per i contenziosi sopraindicati, in considerazione: "(i) dell'attuale stato delle attività inerenti all'avvio dell'Opera..., (ii) della peculiarità della Società..., (iii) e della indeterminatezza del contenzioso, sia in termini di giudizio, che di relativa passività..."».

3) il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso dalla società R.F.I. S.p.a., determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti dalla società R.F.I. S.p.a.;

4) i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del D.L. 35/2023 per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima;

5) il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono.

L'**articolo 3, comma 7**, impone al MIT di trasmettere CIPESS, per l'approvazione, i seguenti atti e documenti:

a) le osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenute assentibili dal MIT;

b) le eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA);

c) il **progetto definitivo** e la relazione del progettista (redatti ai sensi del comma 2 del medesimo articolo 3);

d) il piano economico-finanziario di cui all'articolo 2, comma 8;

e) la relazione istruttoria del MIT che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento.

L'**articolo 3, comma 8**, dispone che l'**approvazione** richiesta ai sensi del comma 7, da adottarsi **da parte del CIPESS** con il voto favorevole della maggioranza dei componenti, sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e **consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato**.

Dell'attuazione di tali disposizioni si dà conto nel seguito del presente box.

Il rapporto concessorio e i rapporti con il contraente generale

Nel [sito internet della SDM](#) viene evidenziato che tale società "ha ripreso le proprie attività a seguito delle disposizioni di legge emanate nel 2023 con il D.L. 35/2023, che ha aggiornato e integrato la legge costitutiva n. 1158/1971. Le nuove norme hanno previsto adeguamenti sulla compagine azionaria, sulla *governance*, sulla ripresa di efficacia della concessione affidata alla Società nonché sul riavvio delle attività progettuali. Il **rapporto concessorio** è regolato da: [Convenzione di concessione 30.12.2003 con allegati](#); [I Atto Aggiuntivo 25.02.2004 con allegati](#) e [II Atto Aggiuntivo 30.11.2009 con allegati](#). È attualmente in corso l'attività di aggiornamento (del rapporto concessorio, *n.d.r.*) prevista dall'articolo 2, comma 8, del D.L. 35/2023 (tale comma, lo si ricorda, prevede la stipula tra MIT e SDM di uno o più atti aggiuntivi alla convenzione, *n.d.r.*)".

Nella risposta all'[interrogazione 5-03233](#), resa nella seduta dell'11 dicembre 2024 della Commissione VIII (Ambiente) della Camera, viene inoltre evidenziato che "la società Stretto di Messina ha riattivato i **rapporti con il contraente generale** Eurolink, così come previsto dal citato decreto-legge 35, tramite la stipula di un atto prodromico alla ripresa delle attività, reso a titolo gratuito. Il contratto originario riprenderà i suoi effetti solo con la stipula di un atto integrativo, con la rinuncia del contenzioso e con l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS".

Successivamente alla conversione in legge del D.L. 35/2023, sono state introdotte disposizioni volte a garantire l'operatività della SDM (art. 14 del D.L. 104/2023), ad apportare correzioni al medesimo decreto (art. 2 del D.L. 89/2024), nonché a individuare le risorse finanziarie destinate all'opera in questione (commi 272-275 della legge di bilancio 2024, v. *infra*).

Le risorse finanziarie destinate all'opera

I commi 272-275 della legge di bilancio 2024 (L. 213/2023), come modificati e integrati dal comma 528 della legge di bilancio 2025 (L. 207/2024), individuano le risorse necessarie, e prevedono le conseguenti autorizzazioni di spesa, al fine di consentire l'approvazione da parte del CIPESS, del progetto definitivo del Ponte. Le risorse complessivamente destinate al Ponte dai commi citati (che risultano allocate nel capitolo 7190 dello stato di previsione del MIT) ammontano a 13,162 miliardi di euro (6,962 miliardi a carico del bilancio dello Stato e 6,2 miliardi a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione - FSC, periodo di programmazione 2021-2027). Tali risorse sono state incrementate dalla legge di bilancio 2026 (L. 199/2025), che ha disposto, per l'anno 2033, un rifinanziamento di 780 milioni di euro. Le risorse complessive, per il periodo 2024-2033, ammontano quindi a **13,942 miliardi**.

Nella relazione tecnica al testo iniziale del disegno di legge di bilancio 2024 ([A.S. 926](#)) viene evidenziato che lo stanziamento complessivo di 11,63 miliardi di euro previsto dai commi 272-273 (incrementato di 1,532 miliardi dal succitato comma 528 e di 780 milioni dalla legge di bilancio 2026, e quindi complessivamente pari, ora, a 13,942 miliardi) assicura "unitamente ai 370 milioni di euro costituiti dall'apporto al capitale della Società Stretto di Messina da parte del MEF ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto-legge n. 35/2023, convertito con modificazioni dalla legge n. 58/2023, l'integrale copertura finanziaria del costo del collegamento ferroviario e stradale (escluse le opere a terra, di competenza di RFI), quantificato in 12.000 milioni di euro sulla base dei criteri previsti dall'articolo 2, comma 8-bis e seguenti, del medesimo decreto-legge. Al riguardo si precisa, in particolare, che ai sensi del comma 8-bis il costo complessivo dell'opera è stato rideterminato escludendo: gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, non coerenti con l'impianto finanziario delineato dal richiamato D.L. n. 35/2023; nonché gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all'articolo 3, comma 2, del medesimo D.L., che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto".

Nella risposta all'[interrogazione 5-03233](#), resa nella seduta della Commissione VIII (Ambiente) della Camera dell'11 dicembre 2024, viene ricordato, tra l'altro, che "l'allegato al DEF 2023 ha previsto una stima del costo complessivo per la realizzazione per il collegamento stabile sullo Stretto di Messina pari a 13,5 miliardi di euro. Tale ammontare riguarda il valore complessivo del progetto, così come risulta dal quadro economico e non è riferito, pertanto, esclusivamente al contratto con il contraente generale e con gli altri affidatari. Nel medesimo documento, era indicata la previsione di ulteriori 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie".

Si fa notare che aggiungendo all'importo di 13,162 miliardi (risultante dal rifinanziamento operato dal succitato comma 528) i 370 milioni di euro costituiti dall'apporto al capitale della SDM da parte del MEF, si ottiene un totale complessivo di risorse pari a 13,532 miliardi di euro a cui vanno aggiunti i 780 milioni previsti dalla legge di bilancio 2026, ottenendo così l'importo di 14,312 miliardi.

Si evidenzia inoltre che la [relazione tecnica al ddl di bilancio 2025 presentata al Senato](#), nell'illustrare l'incremento di risorse previsto dal medesimo ddl, sottolinea che "il maggior fabbisogno rispetto alla previsione iniziale, pari a 1.532 milioni di euro, è essenzialmente riconducibile: ai maggiori oneri, stimati in 800 milioni di euro, derivanti dall'aggiornamento del

progetto definitivo a seguito della Relazione del Progettista; ai maggiori oneri derivanti da fattore legislativo, connessi in particolare ai costi di sicurezza derivanti dalle nuove norme di settore, secondo quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 35 del 2023. Si evidenzia, al riguardo, che le cause di incremento del costo dell'opera sono diverse dai casi per i quali l'articolo 2, comma 8-bis, del decreto-legge n. 35 del 2023 esclude la possibilità di rideterminazione del predetto costo complessivo”.

Si fa altresì notare che il nuovo comma 273-ter della legge di bilancio 2024 (introdotto dalla lettera c) del comma 528 succitato) destina **500 milioni di euro** per la realizzazione delle **opere connesse** alla realizzazione del Ponte.

Se si escludono le succitate risorse relative all'apporto al capitale della SDM da parte del MEF, gli altri importi precedentemente menzionati – complessivamente pari a 14,442 miliardi di euro – sono allocati nel capitolo 7190 dello stato di previsione del MIT. **Tali importi vengono rimodulati dai commi 8 e 17, lettera a), dell'articolo in esame.**

La tabella seguente evidenzia le **risorse complessive destinate alla realizzazione del Ponte**, che risultano pari a **14,442 miliardi di euro**, e la distribuzione delle medesime nelle varie annualità.

(importi in milioni di euro)

Anni	LB'24 c. 272	LB'24 c. 273-ter	LB'26 II sez.ne	LB'24 c. 273, lett. a)-b)	LB'24 c. 273, lett. a-bis)	art. 1 in esame	Totale (**)
2024	607			173			780
2025	485			150			635
2026	918			150		-938	130
2027		90		1.340		-718	712
2028	930	180		505	(*)	-632	983
2029	1.400	160				-499	1.061
2030	902	70				26	998
2031	1.460					407	1.867
2032	260					857	1.117
2033			780			293	1.073
2034						1.204	1.204
Totale	6.962	500	780	2.318	3.882	-	14.442

Note

(*) La lettera a-bis) del comma 273 non provvede a ripartire l'importo di 3.882 euro a carico del FSC tra le varie annualità. Tale riparto, in base a quanto previsto dal comma 273-bis), dovrà essere effettuato con apposita delibera del CIPESS.

(**) La somma degli importi presenti in tale colonna non è pari al totale dell'ultima riga (14.442) poiché l'importo a cui si riferisce la nota precedente non è ripartito per anno.

Ulteriori informazioni sull'opera in questione sono disponibili nella [scheda n. 65](#) della banca dati SILOS.

In tale scheda viene ricordato, tra l'altro, che la Società Stretto di Messina e CINEA (*Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency* della Commissione Europea) hanno firmato il *Grant Agreement* “per il cofinanziamento europeo dei costi di progettazione esecutiva del ponte sullo Stretto di Messina. Si tratta di un contributo a fondo perduto di circa 25 milioni di euro che copre il 50% dei costi di progettazione esecutiva dell'opera, per la parte imputabile all'infrastruttura ferroviaria” ([Comunicato web della SDM del 21 ottobre 2024](#)).

Gli aspetti ambientali dell'opera

In relazione agli aspetti ambientali, nella risposta all'[interrogazione 5-04058](#), resa nella seduta di mercoledì 11 giugno 2025 della Commissione VIII (Ambiente), viene evidenziato che la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA), avviata con la presentazione dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale del 27 febbraio 2024, si è conclusa “con l'espressione del [parere positivo n. 19 della Commissione Tecnica VIA-VAS](#), nel mese di novembre 2024. Inoltre, in relazione alla **Vinca** (valutazione di incidenza, *n.d.r.*), è stata attivata la procedura ex articolo 6.4 della Direttiva 92/43/CEE, che comporta, tra l'altro, la previsione di specifiche misure di compensazione”.

Si ricorda che il citato paragrafo 4 dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE (c.d. direttiva habitat) dispone che “qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere addotte soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”.

In relazione alla citata procedura, con la [delibera 9 aprile 2025](#), il Consiglio dei ministri: ha approvato la relazione **IROPI** (*Imperative Reasons of Overriding Public Interest*), del 4 aprile 2025; ha preso atto dell'assenza di idonee alternative progettuali, così come meglio esplicitate nella relazione IROPI; ha dichiarato la sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico legati alla “salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente”, con adozione di ogni misura compensativa necessaria, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva habitat.

Nella risposta all'[interpellanza urgente 2/00686](#) viene ricordato che l'attestazione IROPI “ha consentito di perfezionare le previste comunicazioni alla Commissione europea per il completamento della valutazione di incidenza ambientale” e che “il 21 maggio scorso, la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA VAS del MASE ha espresso parere favorevole sulla valutazione di incidenza ambientale, ritenendo che tutta la documentazione trasmessa evidenzia la coerenza delle misure di compensazione con la necessità di garantire la tutela degli obiettivi di conservazione dei siti e la coerenza globale con la Rete Natura 2000. L'11 giugno 2025 il MASE ha, quindi, trasmesso alla Commissione europea la comunicazione di cui all'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva Habitat, inclusa quella relativa alle opere compensative. La Commissione, con nota del 15 settembre, ha confermato la rilevanza strategica e l'urgenza del progetto, manifestando la volontà di proseguire il dialogo costruttivo con le autorità italiane. In tale contesto, ha chiesto ulteriori chiarimenti tecnici sugli impatti ambientali stimati, che saranno oggetto di specifici incontri fra le amministrazioni competenti”.

Gli atti attuativi del D.L. 35/2023 e le delibere della Corte dei conti

Nell'[allegato infrastrutturale al DFP 2025](#) viene evidenziato che “a seguito dell'approvazione da parte del CIPESS (prevista dall'art. 3, commi 7 e 8, *n.d.r.*), sarà possibile avviare il progetto esecutivo e i lavori, già affidati al Consorzio Eurolink”.

A tale approvazione il CIPESS ha provveduto con la **delibera 6 agosto 2025**, ma la Corte dei conti, con la [deliberazione n. SCCLEG/19/2025/PREV](#), ha ricusato il visto e la conseguente registrazione del provvedimento.

In data 17 novembre 2025, come ricordato nella risposta all'[interrogazione 5/04724](#), “la Corte dei conti non ha ammesso al visto e alla conseguente registrazione il **decreto interministeriale MIT-MEF del 1° agosto 2025**, n. 190 (attuativo dell'articolo 2, comma 8, del D.L. 35/2023, *n.d.r.*), di approvazione del III Atto aggiuntivo alla Convenzione tra la concessionaria Società Stretto di Messina e il concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”.

Con tale provvedimento ([deliberazione n. SCCLEG/20/2025/PREV](#)) la Corte ha statuito che “poiché il decreto in esame assentisce un accordo i cui contenuti sono conformati ad un PEF che, sebbene approvato, è inefficace non avendo superato il preventivo vaglio di legittimità di questa Sezione, deve concludersi per la non conformità a legge anche del decreto medesimo e disporsene la non ammissione al visto e alla conseguente registrazione”.

Articolo 1, comma 9
***(Autorizzazione di spesa per la riduzione
dell'esposizione debitoria di RFI)***

La disposizione in commento prevede l'autorizzazione di spesa per la riduzione dell'esposizione debitoria della società Rete Ferroviaria italiana RFI.

L'articolo 1, comma 9, prevede che ai fini della riduzione dell'esposizione debitoria della società Rete Ferroviaria italiana (RFI) è autorizzata la spesa di 1.800 milioni di euro per l'anno 2026 e 1.000 milioni di euro per l'anno 2027.

Riguardo alla posizione finanziaria di RFI si rinvia a quanto riportato (alle pagine 74 e 75) nella [Determinazione del 19 dicembre 2025, n. 175 della Corte dei Conti](#) avente ad oggetto la relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione di rete ferroviaria italiana spa (rfi spa).

Per quanto concerne RFI, si veda anche la scheda sull'**articolo 1, comma 13**.

Articolo 1, comma 10
(Collegamento autostradale Cisterna-Valmontone)

Il **comma 10 dell'articolo 1** incrementa di 109 milioni di euro per l'anno 2029 l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 5, comma 1, del D.L. 89/2024 e di 90 milioni di euro per ciascuno degli anni 2029, 2030 e 2031 l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 480, della L. n. 199/2025 (legge di bilancio per il 2026), entrambe relative alla realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone.

Il **comma 10 dell'articolo 1** dispone l'**incremento di 109 milioni di euro per l'anno 2029** dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 5, comma 1, del D.L. 89/2024 e di **90 milioni di euro per ciascuno degli anni 2029, 2030 e 2031** dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 480, della L. n. 199/2025 (legge di bilancio per il 2026), relative alla realizzazione del **collegamento autostradale Cisterna-Valmontone**.

Il comma 1 dell'art. 5 del D.L. 89/2024, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire il celere avvio dei lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, ha autorizzato una spesa complessiva pari a 393 milioni di euro per il periodo 2024-2034, così ripartiti: 155 milioni di euro per l'anno 2024; 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2031; 22 milioni di euro per l'anno 2032; 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034. Tali importi sono versati sulla contabilità speciale del Commissario straordinario nominato per la realizzazione dell'opera, prevista all'art. 1, comma 475, della legge di bilancio 2023 (L. n. 197 del 2022).

I commi 473–476 dell'art. 1 della legge di bilancio 2023 disciplinano la nomina di un Commissario straordinario per lo svolgimento delle attività previste per la realizzazione degli interventi relativi al collegamento intermodale Roma-Latina (delibera CIPE n. 26/2020), stabilendo, inoltre, a tale scopo l'assegnazione di 20 milioni di euro. Per quanto riguarda il collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, con il DPCM del 16 aprile 2021 l'Ing. Antonio Mallamo, Amministratore unico di ASTRAL S.p.A., è stato nominato, Commissario straordinario dell'intervento "Collegamento autostradale Cisterna-Valmontone e relative opere connesse".

Il comma 480 della L. n. 199/2025 (legge di bilancio 2026) autorizza la spesa complessiva di 270 milioni di euro ripartita in 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2040, al fine di consentire la realizzazione dell'intervento "Collegamento stradale Cisterna-Valmontone e relative opere connesse", prevedendo l'adozione, entro il 31 marzo 2026, di un decreto ministeriale per la predisposizione di un cronoprogramma procedurale e finanziario e disponendo in ordine alla revoca delle risorse in caso di mancato rispetto del cronoprogramma o di mancata alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato.

Si ricorda che il progetto integrato denominato "Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone" è costituito da un sistema autostradale, per una lunghezza di circa 100 km, e dalle relative opere connesse di una lunghezza di circa 56 km, e può essere suddiviso nelle seguenti opere principali: collegamento autostradale Roma (Tor de' Cenci) - Latina nord (Borgo Piave); collegamento

autostradale Cisterna – Valmontone; opere complementari. Per maggiori informazioni si veda la [scheda n. 51 di SILOS](#).

Articolo 1, comma 11
(Programma ANAS “Ponti, Viadotti e Gallerie”)

Il **comma 11** dell'**articolo 1** incrementa di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028 e di 54 milioni di euro per l'anno 2029 l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 95, della L. n. 145/2018 (legge di bilancio 2019), relativamente alla quota assegnata al Ministero delle infrastrutture e trasporti e destinata al programma ANAS “Ponti, Viadotti e Gallerie”.

Il **comma 11** dell'**articolo 1** dispone che l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 95, della L. n. 145/2018 (legge di bilancio 2019), relativamente alla quota assegnata, con D.P.C.M. 11 giugno 2019, al Ministero delle infrastrutture e trasporti e destinata al **programma ANAS “Ponti, Viadotti e Gallerie”** è **incrementata**:

- di **250 milioni di euro** per ciascuno degli **anni 2026, 2027 e 2028**;
- e di **54 milioni di euro** per l'**anno 2029**.

Il comma 95 della legge di bilancio 2019 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo da ripartire con una dotazione di 740 milioni di euro per l'anno 2019, di 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, di 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, di 3.250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 3.300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033. Ai sensi del successivo comma 96, il fondo di cui al comma 95 è finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese. Il riparto del Fondo è avvenuto con [D.P.C.M. 11 giugno 2019](#), registrato alla Corte dei Conti il 12 luglio 2019.

Per informazioni sul programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie si veda la relativa [pagina web](#) sul sito dell'ANAS, in cui si riporta che “Risultano programmati, a giugno 2025, 592 interventi per un totale di 2.785.598.758,91 €. Si tratta di 566 interventi di manutenzione straordinaria su ponti, viadotti e gallerie e 26 interventi di adeguamento degli impianti e delle opere civili al D.Lgs. 264/06 nelle gallerie ubicate lungo la rete viaria facente parte dell'estensione della rete TEN-T (TEN-T 2013)”.

Articolo 1, comma 12
(Programma ANAS “manutenzione straordinaria”)

Il **comma 12 dell’articolo 1** dispone l’incremento di 150 milioni di euro per l’anno 2027 e 222 milioni di euro per l’anno 2028 dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 14, della L. n. 160/2019 (legge di bilancio 2020), relativamente alla quota assegnata al Ministero delle infrastrutture e trasporti e destinata al programma ANAS “manutenzione straordinaria”.

Il **comma 12 dell’articolo 1** dispone l’**incremento di 150 milioni di euro per l’anno 2027 e 222 milioni di euro per l’anno 2028** dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 14, della L. n. 160/2019 (legge di bilancio 2020), relativamente alla quota assegnata, con D.P.C.M. 23 dicembre 2020, al Ministero delle infrastrutture e trasporti e destinata al **programma ANAS “manutenzione straordinaria”**.

Il comma 14 dell’art. 1 della legge di bilancio per il 2020 ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo da ripartire con una dotazione di 435 milioni di euro per l'anno 2020, di 880 milioni di euro per l'anno 2021, di 934 milioni di euro per l'anno 2022, di 1.045 milioni di euro per l'anno 2023, di 1.061 milioni di euro per l'anno 2024, di 1.512 milioni di euro per l'anno 2025, di 1.513 milioni di euro per l'anno 2026, di 1.672 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e di 1.700 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034. Alla ripartizione del fondo di cui al comma 14 si è provveduto con il [D.P.C.M. 23 dicembre 2020](#), che assegna complessivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le annualità dal 2020 al 2034, 6,09 miliardi di euro.

Per una panoramica complessiva sulle misure in materia di manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse nazionale si veda il [tema web “Strade e autostrade”](#) sul sito della Camera dei deputati.

Articolo 1, comma 13
(Risorse in favore di RFI a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale)

Il comma 13 dell'articolo 1 incrementa di 30 milioni di euro annui dal 2035 al 2040 l'autorizzazione di spesa a favore della società Rete Ferroviaria italiana a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale.

Si ricorda preliminarmente che l'assetto della rete ferroviaria nazionale è caratterizzato, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, dalla **separazione** tra **gestione** dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del **servizio** ferroviario, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno della *holding* Ferrovie dello Stato italiane S.p.A., tra **Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI)** e **Trenitalia**.

I rapporti tra **concessionario della rete ferroviaria nazionale (RFI S.p.A.)** e **concedente (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)** sono regolati da uno o più **contratti di programma**, stipulati per un periodo minimo di cinque anni, come previsto dall'articolo 15 del decreto legislativo n. [112 del 2015](#), e aggiornabili e rinnovabili anche annualmente.

A questo [link](#), l'aggiornamento per il 2025 del contratto di programma 2022- 2026. A partire dal 2013, ai sensi della delibera del CIPE 4/2012, i rapporti della Società con lo Stato sono regolati non più da un solo contratto ma attraverso **due atti: il CdP - parte Investimenti e il CdP - parte Servizi**. Nello specifico:

- la parte **investimenti** reca la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per lo sviluppo **dell'infrastruttura ferroviaria**;
- la parte **servizi** contiene la disciplina del finanziamento delle attività di **gestione e manutenzione straordinaria** per la resilienza e la sostenibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Per ulteriori approfondimenti in merito alla regolamentazione dei rapporti tra RFI e il MIT, si rimanda all'apposito [tema](#) nel portale della documentazione della Camera dei deputati.

L'articolo 1, comma 13, incrementa di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2035 al 2040 l'autorizzazione di spesa a favore della società Rete Ferroviaria italiana (RFI), di cui all'articolo 1, comma 86 della legge di bilancio del 2006 (L. n. [266 del 2005](#)).

A tale riguardo, si ricorda che, ai sensi della citata disposizione, il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli **investimenti relativi alla rete tradizionale**, compresi quelli per **manutenzione straordinaria**, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di **contributo in conto impianti**.

Pertanto, la disposizione in esame è volta a **rafforzare**, per il periodo considerato, la **capacità di finanziamento** degli interventi infrastrutturali di competenza di

RFI, destinando maggiori risorse al rinnovo, all'adeguamento e al potenziamento della rete. Le somme sono erogate a titolo di contributo in conto impianti, ossia trasferimenti destinati a **finanziare investimenti in infrastrutture e beni durevoli**, e non spese correnti di gestione.

Si ricorda che l'articolo 1, comma 1 del c.d. decreto legge Economico (n. [156 del 2025](#), convertito dalla legge n. 191 del 2025) aveva già disposto un incremento per il 2025, pari a **1,4 miliardi di euro** per gli interventi di **manutenzione straordinaria** nell'ambito del contratto di programma parte servizi di cui all'articolo 1, comma 86, della legge n. 266 del 2005. Precedentemente, anche per il 2024 era stato disposto un incremento, pari a **500 milioni di euro**, ad opera dell'articolo 1, comma 1 del decreto legge n. [155 del 2024](#), convertito dalla legge n. 189 del 2024.

A copertura degli oneri derivanti dalla misura in commento si provvede mediante le **disposizioni** di cui al **comma 17 dell'articolo 1** del provvedimento in esame, alla cui scheda si rimanda per ulteriori approfondimenti.

Articolo 1, comma 14
(Incremento del fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso (art. 1, co. 519, L 213/2023))

L'**articolo 1, comma 14**, incrementa le risorse del fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso iscritto nello stato di previsione del MEF.

In particolare, il comma 14 dispone l'**incremento del fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso**, di cui all'articolo 1, comma 519, della [legge di bilancio 2024](#) (legge n. 213 del 2023) di 480 milioni di euro per l'anno 2031, 250 milioni di euro per l'anno 2032 e 500 milioni di euro per l'anno 2033.

Ai sensi dell'articolo 1, comma 519, della legge n. 213 del 2023, il fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso, iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, è rifinanziato di 2 miliardi di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a ripartire le risorse del predetto fondo tra gli stati di previsione dei Ministeri interessati, ovvero, al fine di accelerare l'estinzione delle suddette partite, ad assegnare direttamente le medesime risorse, anche in conto residui, all'istituto cui è affidato il servizio di tesoreria dello Stato, il quale provvede alla relativa sistemazione, fornendo al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e alla competente Amministrazione ogni elemento informativo utile delle operazioni effettuate di individuazione e regolazione di ciascuna partita, secondo lo schema trasmesso dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato. **Le risorse del suddetto fondo non utilizzate entro il 31 dicembre di ciascun anno sono conservate in bilancio per essere utilizzate nell'esercizio successivo.**

Con riferimento alle disponibilità finanziarie del Fondo in questione, si ricorda che esso **viene ridotto** di 1.890 milioni di euro per l'anno 2026, 1.274 milioni di euro per l'anno 2027, 143 milioni di euro per l'anno 2028, 261 milioni di euro per l'anno 2029 e 250 milioni di euro per l'anno 2034, a finalità di parziale **copertura degli oneri** recati dall'articolo 1 in esame, ai sensi del successivo **comma 17, lettera g)** (*cfr.* la relativa scheda di lettura).

Articolo 1, comma 15
(Incremento del fondo di conto capitale
per il rispetto della traiettoria di spesa netta)

L'articolo 1, comma 15 dispone l'**incremento del fondo di conto capitale per il rispetto della traiettoria di spesa netta** delle pubbliche amministrazioni definito nell'ambito della nuova *governance* economica europea. Il comma in esame, in particolare, incrementa tale fondo in termini di indebitamento netto di 8 milioni di euro nel 2028, 100 milioni di euro nel 2029, 26 milioni di euro nel 2030, 731 milioni di euro nel 2031, 1.340 milioni di euro nel 2032, 830 milioni di euro nel 2033 e di 107 milioni di euro nel 2034. Prevede, altresì, un incremento del medesimo fondo in termini di fabbisogno e indebitamento netto di 250 milioni di euro per l'anno 2035 e 124 milioni di euro per l'anno 2036.

Si rammenta che al fine di compensare eventuali scostamenti misurati nel **conto di controllo** (si veda *infra*) tra la spesa netta effettiva a consuntivo e il livello di spesa netta massimo previsto, l'articolo 1, **comma 886**, della **legge di bilancio 2025** ([legge 30 dicembre 2024, n. 207](#)), **ha istituito due fondi** nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Uno di **parte corrente** (capitolo 3079/MEF denominato "fondo di parte corrente per la tutela del rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica") e l'altro di **conto capitale** (capitolo 7594/MEF denominato "fondo in conto capitale per la tutela del rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica"). I due capitoli sono stati istituiti in bilancio senza alcuna dotazione di competenza e cassa, come risulta dal D.M. 31 dicembre 2025 di riparto in capitoli degli stanziamenti della legge di bilancio.

• **Il "conto di controllo" per le deviazioni dalla traiettoria di spesa netta**

La riforma del coordinamento delle politiche di bilancio degli Stati membri dell'Unione europea (cd. **riforma della governance economica europea**) è entrata in vigore il 30 aprile 2024 con la pubblicazione di tre atti legislativi: il regolamento (UE) 1263/2024 (cd. "braccio preventivo"), il regolamento (UE) 1264/2024 (cd. "braccio correttivo") e la direttiva (UE) 2024/1265 (si rinvia per approfondimenti all'apposito [Tema](#) predisposto dal Servizio Studi della Camera dei deputati)

Per effetto delle **nuove regole** l'Italia ha dovuto fissare, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo in termini di sostenibilità nel medio-lungo periodo del debito pubblico, un **tetto massimo di spesa pubblica nominale annuale**, stabilito per tutti e cinque gli anni di durata del Piano strutturale di bilancio 2025-2029 e definito mediante l'individuazione di una **traiettoria di "spesa netta"**, che consiste nella spesa complessiva delle amministrazioni pubbliche da cui vengono scorporate alcune voci, quali la spesa per interessi, le spese finanziate da trasferimenti UE, il cofinanziamento nazionale dei programmi UE, la spesa ciclica per disoccupazione, le spese temporanee (*una tantum*) e le entrate discrezionali permanenti (escludendo quindi le entrate *una tantum* e le entrate da misure finanziate dall'UE).

Una volta calcolato l'ammontare della spesa netta nell'anno di riferimento 2023, il tetto di spesa degli anni successivi è espresso non in euro, ma in **percentuale di variazione annuale** rispetto all'anno precedente. Successivamente, a partire dal 1° gennaio 2026, la Commissione europea verifica a consuntivo che tale tetto di spesa sia stato rispettato e, qualora non lo sia, registra in un “**conto di controllo**” le deviazioni a consuntivo della spesa netta dai tassi programmati. Deviazioni dalla spesa netta consentita superiori ai 0,3 punti percentuali del PIL ogni anno o a 0,6 punti percentuali del PIL cumulativamente sono considerate tra i criteri per cui la Commissione europea, ai sensi del novellato articolo 2, paragrafo 2, del [Regolamento \(CE\) n. 1467/97](#) può dichiarare **l'apertura di una procedura per disavanzi eccessivi**.

Si ricorda che **precedenti interventi** hanno modificato la dotazione del menzionato fondo di **parte corrente** per la tutela del rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica. L'articolo 1, comma 887, della citata legge di bilancio 2025 (istitutiva dei due fondi) ha destinato al fondo di parte corrente una quota parte dei risparmi in termini di indebitamento netto, pari a 1.150 milioni di euro per l'anno 2026, derivanti dalle modifiche alla disciplina del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali (c.d. credito d'imposta “Transizione 4.0”) disposte dai commi 445-448, che hanno generato un impatto positivo, in termini di indebitamento netto, pari a 1.800 milioni di euro per il 2026. La dotazione del medesimo fondo di parte corrente è stata poi **incrementata** di 245,5 milioni per il 2026, ai sensi dell'art. 1, comma 2, del decreto-legge 23 aprile 2025, n. 55 (cosiddetto “**acconti IRPEF**”), mediante l'utilizzo delle maggiori entrate attese nel 2026 (245,5 milioni) in conseguenza della riduzione dell'anticipo IRPEF nel 2025, con corrispondenti effetti su tutti i saldi di finanza pubblica (con un aumento, quindi, di 245,5 milioni anche in termini di indebitamento netto). Il Fondo in questione, pertanto, presentava risorse, in termini di indebitamento netto, pari a complessivi 1.395,5 milioni di euro per il 2026.

Successivamente la **legge di bilancio per il 2026** ([legge 30 dicembre 2025, n. 199](#)) ha disposto (articolo 1, comma 722) la **integrale riduzione** dei **245,5 milioni di euro** per l'anno **2026** delle risorse del fondo di parte corrente; al contempo (articolo 1, comma 757) ha disposto un incremento di tale fondo di parte corrente pari a 770 milioni di euro per l'anno 2029.

Articolo 1, comma 16 ***(Risorse del Patrimonio Destinato)***

L'**articolo 1, comma 16**, interviene sulle risorse del Patrimonio Destinato, aumentandole di 778 milioni di euro per l'anno 2026, 592 milioni di euro per l'anno 2027, 303 milioni di euro per l'anno 2028 e 507 milioni di euro per l'anno 2029.

L' articolo 1, comma 16, incrementa le risorse del Patrimonio Destinato, istituito con l'[articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34](#), nella consistenza di 778 milioni di euro per l'anno 2026, 592 milioni di euro per l'anno 2027, 303 milioni di euro per l'anno 2028 e 507 milioni di euro per l'anno 2029.

• Patrimonio Destinato

Il Patrimonio Destinato o Patrimonio Rilancio trova origine nel contesto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, quale strumento volto ad attuare interventi e operazioni di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano, anche attraverso il rafforzamento patrimoniale delle imprese. L'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020 (decreto Rilancio) ha previsto a tal fine la costituzione, nell'ambito di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. – CDP, di un patrimonio le cui risorse sono destinate all'attuazione di interventi e operazioni di sostegno e rilancio del sistema economico-produttivo italiano, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Ai sensi dell'articolo 27 del decreto-legge n. 34 del 2020, il Patrimonio Destinato non è costituito mediante segregazione di una parte del patrimonio di CDP, ma mediante l'apporto di beni da parte del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF); a tal fine, è stata autorizzata per l'anno 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato o di liquidità, nel limite massimo di 44 miliardi di euro. Si tratta quindi di un fondo interamente pubblico la cui gestione è affidata a CDP.

All'apporto del MEF corrisponde l'emissione, da parte di CDP S.p.A., a valere sul Patrimonio Destinato e in favore del Ministero dell'economia e delle finanze, di strumenti finanziari di partecipazione. Le risorse del Patrimonio Destinato sono impiegate per il sostegno e il rilancio del sistema economico produttivo italiano.

In via preferenziale il Patrimonio Destinato effettua i propri interventi mediante sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, partecipazione ad aumenti di capitale, acquisto di azioni quotate sul mercato secondario in caso di operazioni strategiche. Per il finanziamento delle attività del Patrimonio Destinato o di singoli comparti è consentita l'emissione, a valere sul Patrimonio Destinato o su singoli comparti, di titoli obbligazionari o altri strumenti finanziari di debito. Sulle obbligazioni del Patrimonio Destinato, in caso di incapienza del patrimonio medesimo, è concessa la garanzia di ultima istanza dello Stato.

La garanzia dello Stato può essere altresì concessa in favore dei portatori dei titoli emessi per finanziare il Patrimonio Destinato, a specifiche condizioni. Il Patrimonio opera in regime di totale esenzione fiscale: gli interessi e gli altri proventi dei titoli emessi dal

patrimonio destinato e dai suoi comparti sono soggetti a imposta sostitutiva con aliquota del 12,5 per cento.

Il Patrimonio Destinato cessa *ex lege* decorsi dodici anni dalla costituzione; tuttavia la sua durata può essere estesa o anticipata con delibera del consiglio di amministrazione di CDP, su richiesta del Ministero dell'economia e delle finanze.

Al conto corrente di tesoreria centrale fruttifero, su cui confluiscono le disponibilità liquide del Patrimonio Destinato possono affluire anche le disponibilità liquide dei contribuenti che intendano investire i loro risparmi a sostegno della crescita dell'economia reale. Gli schemi di decreto attuativo della disciplina primaria sono sottoposti al Parlamento. Al Parlamento è inoltre inviata una relazione annuale sugli effetti prodotti e sui risultati conseguiti dall'applicazione delle disposizioni in parola.

Il [decreto MEF n. 26 del 3 febbraio 2021](#) (GU 10 marzo 2021) reca il Regolamento concernente i requisiti di accesso, condizioni, criteri e modalità degli investimenti del Patrimonio Destinato.

In estrema sintesi, il decreto ministeriale dispone due differenti operatività del Patrimonio Destinato:

la prima, definita secondo i termini e alle condizioni di cui al Temporary Framework sugli aiuti di Stato in seno all'emergenza COVID-19, su cui - come riferisce il Governo - la Commissione europea si è positivamente espressa a seguito di formale notifica da parte delle autorità italiane (decisione C(2020) 6459 final del 17 settembre 2020); nell'ambito di tale operatività, il Patrimonio Destinato interviene mediante la partecipazione ad aumenti di capitale, la sottoscrizione di prestiti obbligazionari con obbligo di conversione, la sottoscrizione di prestiti obbligazionari subordinati convertibili, la sottoscrizione di prestiti obbligazionari subordinati;

una operatività a condizioni di mercato, mediante la partecipazione ad aumenti di capitale, la sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, operazioni sul mercato secondario e ristrutturazioni di impresa; gli strumenti sono strutturati in coerenza con le operazioni di mercato della stessa specie e prevedono sempre la presenza di terzi co-investitori nella misura almeno del 30 per cento dell'ammontare: questi ultimi sottoscrivono gli strumenti a condizioni identiche a quelle del Patrimonio Destinato (c.d. pari passu).

L'articolo 27 del decreto Rilancio, al comma 2, dispone tra l'altro che gli apporti del Ministero dell'economia e delle finanze siano effettuati con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze; al riguardo il Decreto 7 maggio 2021 stabilisce (articolo 3) che, ai fini della dotazione iniziale del Patrimonio Destinato, siano assegnati a titolo di apporto a Cassa depositi e prestiti S.p.a., in nome e per conto del Patrimonio Destinato medesimo, titoli di Stato per un controvalore di tre miliardi di euro. Qualora intervenga autorizzazione di legge l'apporto iniziale e gli apporti successivi potranno essere effettuati, in tutto o in parte, attraverso l'assegnazione di disponibilità liquide, oltre che di titoli di Stato, fermo restando il limite massimo complessivo di 44 miliardi.

Ai sensi dell'articolo 27, comma 18-bis, del Decreto Rilancio, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro il 31 gennaio di ogni anno, trasmette alle Camere una relazione sugli effetti prodotti e sui risultati conseguiti dal Patrimonio Rilancio (l'ultima [relazione, relativa all'anno 2024, è stata presentata in data 19 dicembre 2025 in Senato e predispone](#) in base ai dati relativi all'operatività del Patrimonio Rilancio, forniti da CDP).

L'articolo 17 del decreto-legge n. 73 del 2021 ha esteso al 31 dicembre 2021 gli interventi del Patrimonio Destinato effettuati nelle forme e alle condizioni previste dal quadro normativo dell'Unione Europea sugli aiuti di Stato adottato per fronteggiare

l'emergenza epidemiologica da Covid-19 (cd. interventi in Temporary Framework: aumenti di capitale di imprese, sottoscrizione di prestiti obbligazionari con obbligo di conversione, di prestiti obbligazionari subordinati convertibili e di prestiti obbligazionari subordinati). Ha chiarito inoltre che l'emissione di titoli di stato in anni successivi al 2020, a titolo di apporto al fondo da parte del MEF (se non emessi e assegnati nel medesimo anno), possa avvenire in alternativa all'apporto di liquidità.

Inoltre, l'articolo 5, comma 6-*bis* del decreto-legge n. 176 del 2021:

ha esteso al 30 giugno 2022 gli interventi del Patrimonio Destinato effettuati nelle forme e alle condizioni previste dal quadro normativo dell'Unione Europea sugli aiuti di Stato adottato per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 (cd. interventi in Temporary Framework: aumenti di capitale di imprese, sottoscrizione di prestiti obbligazionari con obbligo di conversione, di prestiti obbligazionari subordinati convertibili e di prestiti obbligazionari subordinati);

ha ampliato gli interventi di Patrimonio Destinato a condizioni di mercato, sia con riferimento ai soggetti, sia con riferimento alle tipologie di operazioni.

Le operatività del Patrimonio Rilancio sono due:

la prima è definita secondo i termini e alle condizioni di cui al Temporary Framework sugli aiuti di Stato in seno all'emergenza epidemiologica da COVID-19;

la seconda forma di operatività si sviluppa a condizioni di mercato, mediante la partecipazione ad aumenti di capitale, la sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, operazioni sul mercato primario e secondario, nonché operazioni per ristrutturazioni di imprese; gli strumenti sono strutturati in coerenza con le operazioni di mercato della stessa specie.

Il Patrimonio Rilancio è articolato in tre comparti:

1) Fondo Nazionale Supporto Temporaneo-FNST (che ha cessato la propria operatività il 30 giugno 2022 in linea al termine previsto dalla Comunicazione sul "Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19");

2) Fondo Nazionale Strategico-FNS;

3) Fondo Nazionale Ristrutturazioni Imprese-FNRI. Gli ultimi due Fondi concernono l'operatività a condizioni di mercato.

La [legge n. 21 del 2024](#), *Interventi a sostegno della competitività dei capitali*, integra l'articolo 27 con il comma 4-*quater* del decreto Rilancio, prevedendo che, al fine di beneficiare degli interventi a condizioni di mercato del Patrimonio Rilancio nella forma di operazioni sul mercato primario, tramite partecipazione ad aumenti di capitale e sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, le società risultanti da fusioni o scissioni possano utilizzare anche uno o più bilanci pro-forma, certificati da un revisore contabile.

Altresì, viene inserito all'articolo 27 un nuovo comma 4-*quinqies* che estende l'ambito operativo degli interventi del Patrimonio Destinato a condizioni di mercato.

A legislazione vigente gli interventi del Patrimonio Destinato sulle imprese devono soddisfare alcune condizioni, individuate dall'articolo 3 delle norme attuative, contenute nel citato Decreto MEF n. 26 del 2021.

Tra le condizioni previste a legislazione vigente è previsto che nei confronti della società su cui interviene Patrimonio Destinato non deve essere stata pronunciata sentenza di condanna, né di applicazione della sanzione su richiesta, ai sensi delle disposizioni sulla responsabilità amministrativa degli enti (di cui all'articolo 63 del decreto legislativo

8 giugno 2001, n. 231), anche non passata in giudicato, e l'impresa non deve essere a conoscenza della pendenza di procedimenti a suo carico in relazione agli illeciti amministrativi commessi nell'interesse o a vantaggio dell'ente, previsti in relazione ai profili di responsabilità amministrativa da reato (di cui alla sezione III del Capo I del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231).

In sostanza le norme vigenti impediscono che il Patrimonio Destinato intervenga per le imprese che, per uno dei reati previsti dal decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, sulla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, siano:

- a) soggette a indagini;
- b) destinatarie di una sentenza di condanna di primo grado anche non passata in giudicato.

Articolo 1, comma 17
(Copertura degli oneri derivanti dai commi da 8 a 16)

L'articolo 1, comma 17, reca la quantificazione degli oneri derivanti dai commi da 8 a 16 e l'indicazione delle relative coperture.

Nel dettaglio, l'articolo 1, comma 17, in commento **quantifica** come segue gli oneri derivanti dai commi da 8 a 16 del medesimo articolo:

- 2.828 milioni di euro per l'anno 2026,
- 1.992 milioni per il 2027,
- 775 milioni per il 2028,
- 760 milioni per il 2029,
- 116 milioni per il 2030,
- 977 milioni per il 2031,
- 1.107 milioni per il 2032,
- 793 milioni per il 2033,
- 1.204 milioni per il 2034 e
- 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2035 al 2040,

che aumentano in termini di **fabbisogno e indebitamento netto** a:

- 856 milioni di euro per l'anno 2029,
- 266 milioni per il 2030,
- 1.095 milioni per il 2031,
- 1.340 milioni per il 2032,
- 830 milioni per il 2033,
- 280 milioni per il 2035 e
- 154 milioni di euro per l'anno 2036.

Il comma 17 indica quindi le seguenti **fonti di copertura** dei summenzionati oneri:

- a) quanto a 938 milioni di euro per l'anno 2026, 718 milioni di euro per l'anno 2027, 632 milioni di euro per l'anno 2028 e 499 milioni di euro per l'anno 2029, mediante corrispondente riduzione dell'**autorizzazione di spesa relativa al Ponte sullo Stretto di Messina** di cui all'articolo 1, comma 272, della legge di bilancio 2024 ([legge n. 213 del 2023](#));

I commi 272 e 273 della legge di bilancio 2024 recano la disciplina finalizzata a consentire l'approvazione da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), entro il 2024, del progetto definitivo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (Ponte sullo Stretto di Messina).

Il comma 272 è stato riscritto dall'articolo 1, comma 528, lettera a), della legge di bilancio 2025 (legge n. 207 del 2024) prevedendo una riduzione complessiva di 2,35 miliardi di euro dell'autorizzazione di spesa. La lettera b) del medesimo comma 528 ha integrato il testo pre-vigente del comma 273 della legge di bilancio 2024 prevedendo un incremento delle risorse a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) di 3,882 miliardi di euro. L'effetto combinato della riduzione disposta dalla lettera a) e dell'incremento previsto dalla lettera b) è un incremento netto di 1,532 miliardi di euro delle risorse destinate al Ponte sullo Stretto di Messina. Per effetto dell'incremento netto succitato, le risorse complessivamente destinate al Ponte sullo Stretto di Messina dai commi 272 e 273 della legge di bilancio 2024 (come modificati dal comma in esame) ammontavano quindi a 13,162 miliardi di euro.

Da ultimo, la legge di bilancio 2026 ([legge n. 199 del 2025](#)) ha disposto, in Sezione II, un rifinanziamento della citata autorizzazione di spesa (capitolo 7190/MIT), relativamente al solo piano di gestione n. 5, denominato "Ponte SDM" che quindi reca attualmente stanziamenti per 1.068 milioni nel 2026, 1.340 milioni nel 2027, 1.435 milioni nel 2028 e 4.802 milioni complessivi negli anni 2029 e seguenti (si veda l'A.C. 2750, [Nota di variazioni](#), pag. 722). Gli stanziamenti complessivi per il Ponte sullo Stretto di Messina, ripartiti sui vari piani di gestione del citato capitolo 7190/MIT, sono quindi pari a 14,442 miliardi di euro per il periodo 2024-2034 (*cfr.* la scheda di lettura dell'articolo 1, commi 1-8).

- b) quanto a 11 milioni di euro per l'anno 2031, 22 milioni di euro per l'anno 2032 e 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034, mediante corrispondente riduzione dell'**autorizzazione di spesa per i lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone**, di cui all'articolo 5, comma 1, del [decreto-legge n. 89 del 2024](#);

Il citato articolo 5, comma 1, del decreto-legge n. 89 del 2024, al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire il celere avvio dei lavori di realizzazione del collegamento autostradale Cisterna-Valmontone, autorizza una spesa complessiva pari a 393 milioni di euro per il periodo 2024-2034, così ripartiti:

- 155 milioni di euro per l'anno 2024;
- 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2031;
- 22 milioni di euro per l'anno 2032;
- 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034.

Tali importi sono versati sulla contabilità speciale del Commissario straordinario nominato per la realizzazione dell'opera, prevista all'articolo 1, comma 475, della legge di bilancio 2023 (legge n. 197 del 2022).

- c) quanto a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2040, mediante corrispondente riduzione dell'**autorizzazione di spesa relativa alla realizzazione dell'intervento "Collegamento stradale Cisterna-Valmontone"**, di cui all'articolo 1, comma 480, della legge di bilancio 2026 ([legge n. 199 del 2025](#));

Il menzionato articolo 1, comma 480, della legge di bilancio 2026, al fine di consentire la realizzazione dell'intervento "Collegamento stradale Cisterna-Valmontone" e relative opere connesse, autorizza la spesa di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2040.

- d) quanto a 86 milioni di euro per l'anno 2030, 204,76 milioni di euro per l'anno 2031, 288 milioni di euro per l'anno 2032 e 225 milioni di euro per l'anno 2033, mediante corrispondente riduzione dell'**autorizzazione di spesa relativa al fondo da ripartire del MEF** di cui all'articolo 1, comma 95, della legge di bilancio 2019 ([legge n. 145 del 2018](#)), relativamente alla quota assegnata, con DPCM 11 giugno 2019, al Ministero delle infrastrutture e trasporti e destinata al **programma ANAS "Ponti, Viadotti e Gallerie"**;

Il menzionato articolo 1, comma 95, della legge di bilancio 2019 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo da ripartire con una dotazione di 740 milioni di euro per l'anno 2019, di 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, di 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, di 3.250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 3.300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033.

- e) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2031, 98 milioni di euro per l'anno 2032 e 174 milioni di euro per l'anno 2034, mediante corrispondente riduzione dell'**autorizzazione di spesa relativa al fondo da ripartire del MEF** di cui all'articolo 1, comma 14, della legge di bilancio 2020 ([legge n. 160 del 2019](#)), relativamente alla quota assegnata, con DPCM 23 dicembre 2020, al Ministero delle infrastrutture e trasporti e destinata al **programma ANAS "manutenzione straordinaria"**;

Il menzionato articolo 1, comma 14, della legge di bilancio 2020 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo da ripartire con una dotazione di 435 milioni di euro per l'anno 2020, di 880 milioni di euro per l'anno 2021, di 934 milioni di euro per l'anno 2022, di 1.045 milioni di euro per l'anno 2023, di 1.061 milioni di euro per l'anno 2024, di 1.512 milioni di euro per l'anno 2025, di 1.513 milioni di euro per l'anno 2026, di 1.672 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e di 1.700 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034.

- f) quanto a 30 milioni di euro per l'anno 2030, 661,24 milioni di euro per l'anno 2031, 669,04 milioni di euro per l'anno 2032, 500 milioni di euro per l'anno 2033 e 712 milioni di euro per l'anno 2034, mediante corrispondente riduzione dell'**autorizzazione di spesa a favore della società Rete Ferroviaria italiana (RFI)** di cui all'articolo 1, comma 86, della legge finanziaria 2006 ([legge n. 266 del 2005](#));

Il menzionato articolo 1, comma 86, della legge finanziaria 2006 stabilisce che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, all'interno del sistema di contabilità regolatoria, tiene in evidenza la quota figurativa relativa agli ammortamenti delle immobilizzazioni finanziate con detta modalità. Per ulteriori approfondimenti in merito alla regolamentazione dei rapporti tra RFI e il MIT, si rimanda all'apposito [tema](#) nel portale della documentazione della Camera dei deputati.

- g) quanto a 1.890 milioni di euro per l'anno 2026, 1.274 milioni di euro per l'anno 2027, 143 milioni di euro per l'anno 2028, 261 milioni di euro per l'anno 2029 e 250 milioni di euro per l'anno 2034, mediante corrispondente **riduzione del fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso** di cui all'articolo 1, comma 519, della legge di bilancio 2024 (legge n. 213 del 2023);

Ai sensi dell'articolo 1, comma 519, della legge n. 213 del 2023, il fondo per la sistemazione contabile delle partite iscritte al conto sospeso, iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, è rifinanziato di 2 miliardi di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a ripartire le risorse del predetto fondo tra gli stati di previsione dei Ministeri interessati, ovvero, al fine di accelerare l'estinzione delle suddette partite, ad assegnare direttamente le medesime risorse, anche in conto residui, all'istituto cui è affidato il servizio di tesoreria dello Stato, il quale provvede alla relativa sistemazione, fornendo al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e alla competente Amministrazione ogni elemento informativo utile delle operazioni effettuate di individuazione e regolazione di ciascuna partita, secondo lo schema trasmesso dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato. **Le risorse del suddetto fondo non utilizzate entro il 31 dicembre di ciascun anno sono conservate in bilancio per essere utilizzate nell'esercizio successivo.**

- h) quanto a 126 milioni di euro per l'anno 2027, 50 milioni di euro per l'anno 2028, 350 milioni di euro per l'anno 2029, 236 milioni di euro per l'anno 2030, 328 milioni di euro per l'anno 2032, 35 milioni di euro per l'anno 2033, in termini di fabbisogno e indebitamento netto, mediante corrispondente **riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente, anche conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali**, di cui all'articolo 1, comma 511, della legge finanziaria 2007 ([legge n. 296 del 2006](#)).

Il menzionato articolo 1, comma 511, della legge finanziaria 2007 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con una

dotazione, in termini di sola cassa, di 520 milioni di euro per l'anno 2007, un Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente, anche conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, ai sensi del comma [177-bis dell'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350](#), introdotto dal comma 512 del presente articolo. All'utilizzo del Fondo per le finalità di cui al primo periodo si provvede con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da trasmettere al Parlamento, per il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, e alla Corte dei conti.

Articolo 2

(Disposizioni urgenti in materia di messa in sicurezza e di adeguamento del traforo del Gran Sasso e delle tratte autostradali A24 e A25)

L'articolo 2 prevede la proroga dell'incarico Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, la disciplina del suo regime di prorogatio e il suo subentro per determinati compiti al Commissario straordinario per gli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25.

Il **comma 1** prevede modifiche all' [articolo 4-ter, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55](#). In particolare si prevede la proroga del termine dell'incarico del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso originariamente previsto al **31 dicembre 2025** fino al **31 dicembre 2028**.

Al fine di dare attuazione alla suddetta proroga dell'incarico commissariale, come già previsto ai sensi dell' [articolo 4-ter, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019](#), si prevede che il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Presidente della regione Abruzzo, adotta entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, un decreto per la nomina di un Commissario straordinario del Governo, scelto tra persone, anche estranee alla pubblica amministrazione, di comprovata esperienza gestionale e amministrativa, che non siano in una situazione di conflitto di interessi, con il compito di sovrintendere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi indifferibili ed urgenti volti a fronteggiare la situazione di grave rischio idrogeologico e conseguire adeguati standard di qualità delle acque e di sicurezza idraulica del sistema idrico del Gran Sasso. Si prevede che nelle **more dell'acquisto di efficacia** del suddetto decreto, e comunque non oltre sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto medesimo, il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso opera in regime di **prorogatio** con i medesimi compiti, funzioni e poteri e con il medesimo compenso di cui [all'articolo 4-ter del decreto-legge n. 32 del 2019](#).

In particolare l'[art. 4-ter del decreto-legge n. 32 del 2019](#) prevede quanto ai **compiti, alle funzioni ed ai poteri del Commissario straordinario** che al Commissario straordinario è attribuito un **compenso**, determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in misura non superiore a quella indicata all'[articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111](#), finanziato attraverso l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate o risorse di altra natura. La norma in questione prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2012, il compenso dei commissari o sub commissari è composto da una parte fissa e da una parte

variabile. La parte fissa non può superare **50 mila euro annui**; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, **non può superare 50 mila euro annui**.

Per l'esercizio dei **compiti** assegnati, il Commissario straordinario si avvale di una struttura di supporto posta alle sue dirette dipendenze, costituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e composta da un contingente massimo di undici unità di personale, di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale non dirigenziale, scelto tra il personale delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche.

Il **comma 2** prevede che fermo restando quanto previsto dall' [articolo 3-quater del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 luglio 2025, n. 105](#), a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso subentra, con i medesimi compiti, funzioni e poteri, al Commissario straordinario per gli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 e della strada statale n. 4 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017 previsto dall'[articolo 206, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77](#), nello svolgimento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi di messa in sicurezza antisismica e di ripristino della funzionalità del traforo del Gran Sasso.

Si prevede inoltre la cessazione delle funzioni di quest'ultimo commissario dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, in relazione alle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi di messa in sicurezza antisismica e di ripristino della funzionalità del traforo del Gran Sasso.

Si prevede che **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 in relazione agli interventi suddetti.

Si prevede che entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario per gli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 trasmetta al Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione circa lo stato di attuazione degli interventi summenzionati, gli impegni finanziari assunti nell'esecuzione dell'incarico, nonché la ricognizione delle relative risorse disponibili.

Il **comma 3** prevede la proroga del termine della durata in carica del Commissario straordinario per gli interventi urgenti per il ripristino, la messa in sicurezza e

l'ammodernamento delle tratte autostradali A24 e A25 originariamente previsto al **31 dicembre 2025** fino al **31 dicembre 2028**.

Il **comma 4** prevede che, al fine di dare attuazione alla proroga del suddetto incarico commissariale il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adotta entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione un apposito decreto. Nelle more dell'acquisto di efficacia del predetto decreto, il Commissario straordinario per la messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25 opera in regime di **prorogatio** con i medesimi compiti, funzioni e poteri e con il medesimo compenso già originariamente previsti.

Il **comma 5** prevede le disposizioni finanziarie. In particolare si prevede che agli oneri derivanti dal comma 1, pari a **1.300.000 euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028**, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dall'[articolo 214, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77](#). Si tratta di una spesa pari a **70 milioni di euro per l'anno 2020** e di **80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034** stanziata al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 registrati a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020.

Il **comma 6** prevede ulteriori disposizioni finanziarie. In particolare si prevede che per le attività relative all'adeguamento delle gallerie sulle tratte autostradali A24 e A25 di cui al [decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264](#), di attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea è autorizzata la spesa di **20,6 milioni di euro per l'anno 2026, 7,7 milioni di euro per l'anno 2027 e 7,8 milioni di euro per l'anno 2028**, cui si provvede mediante l'utilizzo delle risorse autorizzate [dall'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123](#) che prevede per l'esecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25 che si rendono necessari in conseguenza degli eventi sismici del 2009, del 2016 e del 2017, un contributo di **50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025** a favore della società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A..

Il **comma 7** prevede ulteriori disposizioni finanziarie. In particolare per la realizzazione degli ulteriori interventi di manutenzione straordinaria sulle tratte autostradali A24 e A25 è autorizzata la spesa di **66,4 milioni di euro per l'anno 2026, 85,3 milioni di euro per l'anno 2027 e 62,2 milioni di euro per l'anno 2028**, cui si provvede mediante l'utilizzo delle risorse indicate nel commento al comma precedente.

Il regime di prorogatio degli organi amministrativi.

Per quanto concerne la cd. prorogatio, si ricorda che tenuto conto di quanto sancito dalla Corte costituzionale circa l'insussistenza nell'ordinamento italiano di una previsione normativa che giustifichi la prassi della c.d. «prorogatio di fatto» di incerta durata, quale regola valevole in generale per gli organi amministrativi ([Corte cost., 4 maggio 1992, n. 208](#)), il [d.l. maggio 1994, n. 293 Disciplina della proroga degli organi amministrativi convertito con modificazioni dalla L. 15 luglio 1994, n. 444 la legge n. 444/1994](#) ha fissato un termine per la permanenza in carica dei titolari degli organi di quarantacinque giorni al fine di circoscrivere temporalmente la relativa competenza. Tra l'altro, si segnala la scelta del legislatore di comminare la sanzione della nullità sia nel caso di atti adottati dagli organi decaduti che nell'ipotesi degli atti adottati dall'organo in regime di prorogatio che non rientrino tra quelli di ordinaria amministrazione o non abbiano i requisiti dell'urgenza e dell'indifferibilità.

Articolo 3, comma 1

(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Commissario nominato per la realizzazione e il completamento delle opere necessarie al campionato europeo di calcio “UEFA EURO 2032”)

L'articolo 3, comma 1, interviene per rendere più flessibile il regime applicabile al **Commissario straordinario** nominato per la realizzazione e il completamento delle opere necessarie al campionato europeo di calcio “UEFA EURO 2032”, rendendo **facoltativo e non più obbligatorio** il suo collocamento fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione, nel caso si tratti di un **dipendente pubblico**.

L'articolo 3, comma 1, modifica l'[articolo 9-ter, comma 1](#), del decreto-legge n. 96 del 2025, che prevede la nomina di un **Commissario straordinario** al fine di assicurare la realizzazione e il completamento delle opere necessarie e strettamente funzionali allo svolgimento della fase finale del **campionato europeo di calcio “UEFA EURO 2032”**.

L'articolo 9-ter del decreto-legge n. 96 del 2025 regola la nomina del **Commissario straordinario** per assicurare la realizzazione e il completamento delle opere necessarie allo svolgimento della fase finale del **Campionato europeo di calcio “UEFA EURO 2032”**. Il **comma 1** del citato articolo stabilisce che, per assicurare la **realizzazione** e il **completamento** delle **opere** necessarie e strettamente funzionali allo svolgimento della fase finale del [Campionato europeo di calcio “UEFA EURO 2032”](#), è **nominato un Commissario straordinario** quale **soggetto responsabile del processo di indirizzo, coordinamento e attuazione delle attività e degli interventi relativi alle infrastrutture sportive**, con riferimento anche agli impianti di proprietà pubblica. Il Commissario è **nominato** con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dell'Autorità politica delegata in materia di sport, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Commissario straordinario **agisce** con i **poteri** previsti per **la realizzazione di programmi di investimento di interesse strategico nazionale** (di cui all'[articolo 13](#), commi 4, primo, secondo e terzo periodo, e 5, 6 e 7 del [decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104](#)), ed è individuato tra soggetti esperti nella gestione di attività complesse e nella programmazione e valutazione di interventi in materia di infrastrutture, dotati di specifica professionalità e competenza gestionale per l'incarico da svolgere.

Con il medesimo decreto di nomina sono stabiliti i **compiti**, le **funzioni** e il **compenso** del Commissario straordinario, e si dispone che questi, per lo svolgimento dei compiti assegnati, resta **in carica fino al 31 dicembre 2032**. Al Commissario è riconosciuto un **compenso** nei limiti massimi di **euro 44.234** per l'anno 2025 e di **euro 132.700 per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032**, comprensivi degli oneri a carico dell'amministrazione.

Per maggiori approfondimenti sull'articolo 9-ter del decreto-legge n. 96 del 2025, si rimanda al [dossier](#) curato dal Servizio Studi di Camera e Senato (p. 81 ss.).

Nello specifico, la norma in commento interviene sul **terzo e quarto periodo** del comma 1 del citato [articolo 9-ter](#), i quali, nel testo previgente all'entrata in vigore del comma ora in esame, prevedevano che il Commissario straordinario, qualora dipendente pubblico, **fosse necessariamente collocato fuori ruolo**, in aspettativa o in altra analoga posizione, per tutta la durata del mandato, e che, all'atto del collocamento fuori ruolo, fosse reso indisponibile nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario.

Ora, l'articolo 3, comma 1, in commento:

- con la **lettera a)** modifica il terzo periodo dell'articolo 9-ter, comma 1, **sostituendo l'obbligo con la facoltà di collocamento** fuori ruolo, in aspettativa o in altra posizione analoga del Commissario straordinario dipendente pubblico ed **eliminando** il vincolo secondo il citato collocamento debba avere efficacia **in ogni caso per tutta la durata del mandato**.
- con la **lettera b)**, al quarto periodo dell'articolo 9-ter, comma 1, viene apportata una **modifica di coordinamento**, che si configura come **direttamente conseguente** alla modifica di cui alla lettera a) appena descritta: l'indisponibilità, nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, di un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario, opera **“in caso di”** collocamento fuori ruolo – che, si ricorda, diviene ora facoltativo - e non più **“all'atto”** di tale collocamento.

La relazione illustrativa precisa che l'intervento in esame intende consentire **maggiore flessibilità** nella procedura di nomina del Commissario straordinario, alla luce della difficoltà di reperire candidati qualificati, disponibili ad assumere l'incarico previo collocamento fuori ruolo o in aspettativa.

Per una disamina dell'istituto del collocamento fuori ruolo nel pubblico impiego, si rimanda al *box* di approfondimento di cui alla scheda dell'articolo 3, comma 2.

Articolo 3, comma 2

(Misure straordinarie per l'accelerazione degli interventi relativi al polo logistico di Alessandria Smistamento e il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara)

L'articolo 3, comma 2, elimina l'obbligo del collocamento fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione, del **commissario straordinario**, se dipendente pubblico, nominato per la realizzazione del **Polo Logistico di Alessandria Smistamento**.

L'**articolo 3, comma 2**, sostituisce l'**obbligo** ad oggi previsto con la **facoltà** di collocare **fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione** il commissario straordinario, se dipendente pubblico, nominato per la realizzazione del Polo Logistico di Alessandria Smistamento per tutta la durata dell'incarico.

Ne consegue che il commissario straordinario nominato, ove dipendente pubblico, non deve più essere necessariamente collocato fuori ruolo.

Il comma 2 in esame apporta modifiche all'[articolo 1-sexies](#), comma 1, del decreto-legge n. 73 del 2025 (c.d. "Decreto Infrastrutture"), che disciplina la nomina di un **commissario straordinario** al fine di assicurare la tempestiva realizzazione del **Polo Logistico di Alessandria Smistamento**, comprensivo dello scalo merci e delle relative infrastrutture nodali.

Si rammenta che tale disposizione intende potenziare il traffico merci nei porti di Savona e Genova e l'intermodalità nei medesimi retroporti, garantire il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara, nella tratta Albairate-Mortara, e risolvere le criticità connesse alla prevista chiusura al traffico ferroviario e stradale del ponte "S. Michele", ubicato tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Per ulteriori approfondimenti sull'articolo 1-sexies, è possibile consultare il [dossier](#) relativo al provvedimento (pag. 33).

Allo stato, l'articolo 1-sexies dispone che il **Commissario straordinario**, se dipendente pubblico, **sia collocato**, secondo l'ordinamento di appartenenza, **fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione**, per tutta la durata dell'incarico. Si prevede altresì che all'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un **numero di posti equivalente** dal punto di vista finanziario.

La novella in commento intende **sostituire** tale **obbligo** con la **facoltà** di collocamento fuori ruolo del commissario. Resta invece in vigore, in caso di collocamento fuori ruolo, il vincolo di indisponibilità nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza di un numero di posti equivalente, sotto il profilo finanziario.

• Il collocamento fuori ruolo nel pubblico impiego

Il collocamento fuori ruolo è uno degli istituti propri del pubblico impiego che comportano una modificazione oggettiva del rapporto di lavoro. In particolare, il collocamento fuori ruolo, a differenza del comando e del distacco, pone l'impiegato fuori dai quadri organici dell'amministrazione di appartenenza. Nel collocamento fuori ruolo si ha l'utilizzazione dell'impiegato presso altra amministrazione, con conseguente interruzione del preesistente rapporto d'impiego, così che il posto rimasto vacante può essere ricoperto da un altro titolare. La retribuzione è a carico dell'amministrazione presso la quale si presta il servizio. Nel nostro ordinamento l'istituto è regolamentato dagli articoli [58](#) e [59](#) del DPR 3 del 1957, recante lo statuto degli impiegati civili dello Stato.

Il collocamento fuori ruolo può essere disposto per il disimpegno di funzioni dello Stato o di altri enti pubblici attinenti agli interessi dell'amministrazione che lo dispone e che non rientrino nei compiti istituzionali dell'amministrazione stessa. In particolare, l'articolo 58 dispone che l'impiegato collocato fuori ruolo non occupa posto nella qualifica del ruolo organico cui appartiene; nella qualifica iniziale del ruolo stesso è lasciato scoperto un posto per ogni impiegato collocato fuori ruolo.

Al collocamento fuori ruolo si provvede con decreto dei ministri competenti di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze, sentito l'impiegato.

I casi nei quali gli impiegati possono essere collocati fuori ruolo, sono determinati col regolamento. Infine, al collocamento fuori ruolo dell'impiegato con qualifica non inferiore a direttore generale si provvede in conformità al quarto comma del precedente articolo 56 del DPR 3 del 1957, recante disposizioni in materia di comando. Il successivo articolo 59 stabilisce che all'impiegato collocato fuori ruolo si applicano le norme dell'articolo 57, che precisa che la spesa per il personale comandato presso altra amministrazione statale resta a carico dell'amministrazione di appartenenza, mentre alla spesa del personale comandato presso enti pubblici provvede direttamente ed a proprio carico l'ente presso cui detto personale presta servizio.

Inoltre, l'impiegato collocato fuori ruolo che consegue la promozione o la nomina a qualifica superiore rientra in organico andando ad occupare, secondo l'ordine della graduatoria dei promossi o dei nominati, un posto di ruolo.

Articolo 4
***(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari
della società ANAS S.p.A.)***

L'**articolo 4** prevede, al comma 1, il subentro dell'amministratore delegato della società ANAS S.p.A., con i medesimi compiti, funzioni e poteri:

- ai Commissari straordinari "sblocca cantieri";
- ai Commissari *ad acta* nominati in caso di perdurante inerzia da parte degli enti competenti nell'attuazione di interventi del PNRR;
- al Commissario per la realizzazione della Variante di Tirano.

Tale subentro riguarda lo svolgimento delle attività di progettazione, affidamento, coordinamento ed esecuzione degli interventi sulla rete stradale di interesse nazionale gestita dall'ANAS ed elencati nell'Allegato 2 al presente decreto-legge. Il comma 2 demanda ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'indicazione – per gli interventi oggetto del subentro – dei cronoprogrammi procedurali e finanziari, delle fonti finanziarie disponibili e dei criteri e delle modalità di revoca delle stesse.

Il **comma 1** prevede, al **primo periodo**, che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, **l'Amministratore delegato di ANAS S.p.A. subentra ai Commissari straordinari** nominati ai sensi delle seguenti disposizioni:

- **l'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32;**

Si ricorda che l'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 (c.d. **Sblocca cantieri**), ha previsto la nomina, con D.P.C.M., di Commissari straordinari per la realizzazione o il completamento di interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative o che comportano un rilevante impatto socio-economico.

Lo stesso articolo (ai commi 2-5) disciplina i poteri e le attribuzioni di tali Commissari prevedendo, in estrema sintesi, che gli stessi:

- provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche e, per l'esecuzione degli interventi, possono assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante anche operando in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici;
- predispongono e aggiornano il cronoprogramma dei pagamenti degli interventi in base al quale le amministrazioni, ciascuna per la parte di propria competenza, assumono i relativi impegni pluriennali di spesa. Conseguentemente, il Commissario, nei limiti delle risorse impegnate in bilancio, può avviare le procedure di affidamento dei contratti anche nelle more del trasferimento delle risorse sulla contabilità speciale;
- trasmettono al CIPESS i progetti approvati, il relativo quadro economico, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando altresì

semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini della valutazione di definanziamento degli interventi.

- **l'articolo 12**, comma 1, secondo periodo, e comma 5, primo e quarto periodo, **del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77**;

Il comma 1, secondo periodo, del citato articolo 12, consente la nomina di **Commissari ad acta**, in caso di perdurante inerzia da parte degli enti competenti nell'attuazione di interventi del **PNRR**, ai quali è attribuito, in via sostitutiva, il potere di adottare tutti gli atti o provvedimenti necessari o di provvedere all'esecuzione dei progetti e degli interventi.

Il primo e il quarto del comma 5 del medesimo articolo prevedono che i *commissari ad acta* nominati, ove strettamente indispensabile per garantire il rispetto del cronoprogramma del progetto, provvedono all'adozione dei relativi atti mediante ordinanza motivata, immediatamente efficace, in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto dei principi generali dell'ordinamento, delle disposizioni del codice delle leggi antimafia (adottato con il d.lgs. 159/2011), nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea.

- **l'articolo 33, comma 5, del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13.**

Tale comma, al fine di garantire la realizzazione della **strada statale n. 38 Variante di Tirano**, Lotto 4 Nodo di Tirano compreso tra lo Svincolo di Bianzone e Campone in Tirano, ha previsto la nomina di un Commissario straordinario con i poteri e le funzioni di cui all'art. 12, comma 1, secondo periodo, e comma 5, primo e quarto periodo, del D.L. 77/2021.

La relazione illustrativa sottolinea che l'obiettivo della disposizione in esame "è quello di promuovere economie di scala nella gestione delle funzioni commissariali sugli interventi ricadenti nel perimetro di competenza di ANAS".

Il primo periodo in esame precisa che il subentro:

- avviene con i **medesimi compiti, funzioni e poteri** previsti dalle disposizioni succitate;
- riguarda lo svolgimento delle attività di progettazione, affidamento, coordinamento e esecuzione degli **interventi** sulla rete stradale di interesse nazionale gestita da ANAS Spa **elencati nell'Allegato 2** al presente decreto.

Nell'allegato 2 sono riportati **93 interventi stradali**, per un costo complessivo di 25,3 miliardi di euro. Considerando i costi degli interventi, quasi il 60% degli stessi sono ancora in fase di progettazione, mentre gli interventi che hanno superato la fase di gara (vale a dire quelli aggiudicati, con contratto, in corso o ultimati) sono complessivamente il 35,7%, come evidenziato dalla tabella seguente, ottenuta a partire dal [confronto tra i dati dell'allegato 2 e quelli della banca dati SILOS](#).

Si fa altresì notare che, per le opere in fase di progettazione, il fabbisogno finanziario è pari a 13.809,1 milioni di euro (pari al 94,5% del costo delle opere medesime).

Stato di avanzamento degli interventi indicati nell'allegato 2

Stato di avanzamento	N. interventi	Costo (mln di euro)	% sul costo totale
Progettazione	37	14.611,1	57,7%
In gara	4	1.650,7	6,5%
Aggiudicati	2	228,3	0,9%
Con contratto	15	4.965,7	19,6%
In corso	31	3.665,3	14,5%
Ultimati	4	188,45	0,7%
Totale complessivo	93	25.309,4	100,0%

Il **secondo periodo** del comma 1 autorizza il Commissario subentrante, per lo svolgimento delle attività commissariali, a nominare, in qualità di **subcommissari**, i **Responsabili pro tempore delle strutture territoriali di ANAS S.p.A.** competenti per l'area geografica in cui ricadono le opere commissariate, ai quali può delegare attività e funzioni proprie.

In proposito, la relazione illustrativa sottolinea che “l'attribuzione, di fatto, delle competenze commissariali ai referenti delle articolazioni territoriali ANAS prossime ai luoghi interessati dagli interventi che le esercitano nella qualità di sub-commissari” consenta di perseguire nel migliore dei modi le finalità di accelerazione della realizzazione degli interventi sottese al subentro previsto dal comma in esame. In altre parole, con il periodo in esame “si intende, dunque, valorizzare la conoscenza diretta del territorio e la vicinanza operativa ai cantieri, che potrà garantire una maggiore efficacia nella realizzazione e completamento degli interventi”.

Il **terzo periodo** prevede che, dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, **gli originari Commissari cessano dalle proprie funzioni** in relazione alle attività aventi ad oggetto gli interventi relativi alle opere commissariate.

Il **quarto periodo**, al fine di garantire l'**invarianza finanziaria**, dispone che il Commissario e i sub-commissari nominati ai sensi del presente articolo:

- non ricevono compensi, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati;
- e svolgono le relative funzioni senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **quinto periodo** dispone che gli eventuali **rimborsi di spese** sono posti a carico del bilancio di ANAS S.p.A.

In base all'**ultimo periodo** del comma in esame **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 del presente decreto-legge.

La finalità di tale disposizione, enunciata dalla relazione illustrativa, è quella di “garantire che il subentro non incida negativamente sulla prosecuzione dei rapporti giuridici sorti con le imprese appaltatrici”.

Il **comma 2** prevede che, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** avente natura ricognitiva degli interventi oggetto del subentro in questione, da adottarsi **entro 60 giorni** dall’entrata in vigore del presente decreto-legge, sono indicati:

- i **cronoprogrammi** procedurali e finanziari;
- le **fonti finanziarie** disponibili per la realizzazione dei medesimi;
- nonché i **criteri e le modalità di revoca** delle stesse in caso di mancato rispetto dei termini previsti.

Articolo 5
***(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari
della società RFI S.p.A.)***

L'**articolo 5**, al fine di accelerare la realizzazione e il completamento di taluni interventi già commissariati di R.F.I. S.p.A, al **comma 1** prevede che **l'Amministratore delegato** della società subentri ai Commissari straordinari già nominati, con i medesimi compiti, funzioni e poteri.

Al **comma 3**, la disposizione stabilisce, inoltre, che l'Amministratore delegato di RFI S.p.A. è nominato Commissario straordinario anche con riferimento alle attività connesse ad altri interventi.

In entrambi i casi si dispone che i **responsabili pro tempore di strutture di RFI S.p.A.** possano essere nominati **subcommissari**, ai quali l'Amministratore delegato di RFI S.p.A. può delegare attività e funzioni proprie.

In particolare, l'**articolo 5**, al **comma 1**, dispone il **subentro** – a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame – **dell'Amministratore delegato di RFI S.p.A. ai Commissari straordinari** già nominati ai sensi di precedenti disposizioni legislative (in particolare, l'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019 e l'articolo 1, comma 280, della legge n. 213 del 2023).

Si ricorda che l'**articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019** (c.d. "Sblocca Cantieri") disciplina la nomina di Commissari straordinari per interventi infrastrutturali complessi o caratterizzati da particolare difficoltà esecutiva, al fine di accelerarne la realizzazione.

L'**articolo 1, comma 280, della legge di bilancio 2024** dispone, invece, la nomina di un Commissario straordinario per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione degli interventi finalizzati alla velocizzazione e al potenziamento della linea ferroviaria adriatica, al fine di consentirne la celere realizzazione.

Ciò implica che l'Amministratore delegato assuma **gli stessi compiti, funzioni e poteri** già attribuiti ai Commissari straordinari, per quanto riguarda lo **svolgimento delle attività di progettazione, affidamento, coordinamento ed esecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria di interesse nazionale gestita da RFI S.p.a.** di cui all'**Allegato 3**, che – si specifica – costituisce parte integrante del presente decreto.

La relazione illustrativa del provvedimento chiarisce che la norma, identificando nell'amministratore delegato di R.F.I. S.p.A. il Commissario straordinario per la realizzazione e il completamento degli interventi di cui all'Allegato 3, è volta ad assicurare uniformità nella gestione delle relative procedure, consentendone una rapida definizione.

Conseguentemente, dalla data di entrata in vigore della disposizione – e, dunque, dal subentro dell'amministratore delegato di R.F.I S.p.A. –, i Commissari

straordinari di cui sopra cessano dalle proprie funzioni, in relazione alle attività aventi ad oggetto gli interventi relativi alle opere commissariate.

La disposizione, in aggiunta, autorizza il Commissario subentrante a nominare, per lo svolgimento delle attività commissariali e in qualità di **subcommissari**, i **responsabili temporanei delle strutture di RFI S.p.A.**, ai quali possono essere delegate funzioni e attività.

Secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa, l'articolo in esame mira ad accelerare la realizzazione e il completamento di alcuni interventi di R.F.I. S.p.A. già commissariati, ritenendo che tali finalità possano essere meglio perseguite attraverso l'attribuzione, di fatto, delle competenze commissariali ai responsabili *pro tempore* di strutture di RFI, che le esercitano nella qualità di subcommissari.

Si prevede, inoltre, che né l'Amministratore delegato, né i subcommissari eventualmente nominati hanno diritto a compensi, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati, svolgendo le relative funzioni senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, potendo al più essere destinatari di rimborsi spese per le esigenze connesse all'esercizio delle funzioni commissariali che, laddove corrisposti, sono posti a carico del bilancio di RFI S.p.A.

Al fine di garantire che il subentro non incida negativamente sulla prosecuzione dei rapporti giuridici sorti con le imprese appaltatrici, si precisa che in ogni caso 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 disposizione.

Al **comma 2** si stabilisce che, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** avente natura ricognitiva degli interventi oggetto del subentro di cui al comma 1, da adottarsi **entro sessanta giorni** dall'entrata in vigore del presente decreto, sono indicati i **cronoprogrammi procedurali e finanziari**, le **fonti finanziarie disponibili** per la realizzazione dei medesimi, nonché i **criteri e le modalità di revoca** delle stesse in caso di mancato rispetto dei termini previsti.

La **relazione tecnica** precisa che, avendo tale decreto una natura esclusivamente ricognitiva dei cronoprogrammi procedurali e finanziari degli interventi interessati dal subentro dell'Amministratore delegato di RFI agli attuali Commissari straordinari, esso non pregiudica le scadenze relative alla decima rata del PNRR.

Al **comma 3**, l'articolo 5 stabilisce che – a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame – **l'Amministratore delegato di RFI S.p.a. è, altresì, nominato Commissario straordinario**, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2, 2-bis e 3 del decreto-legge n. 32 del 2019, per lo svolgimento delle **attività di progettazione, affidamento, coordinamento e esecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria di interesse nazionale gestita da RFI S.p.a.** di cui all'**Allegato 4**, anch'esso parte integrante del decreto. Si precisa che l'incarico commissariale cessa alla data di effettiva entrata in esercizio degli interventi.

Trattasi, in particolare, del collegamento ferroviario con l'aeroporto «Catullo» e con la sponda orientale del lago di Garda, nonché del nuovo ponte tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Dalla relazione tecnica emerge che, con riferimento al primo intervento, è stato completato il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), sulla base del quale il costo dell'investimento è stato stimato in via preliminare in 1.385 milioni di euro, di cui 800 milioni per il collegamento con l'aeroporto e 585 milioni per il collegamento con la sponda orientale del lago di Garda. Il CUP è in fase di assegnazione. Quando al secondo intervento, si rappresenta che il relativo progetto è inserito nell'aggiornamento del Contratto di programma, parte investimenti, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, con un costo di 357 milioni di euro e un finanziamento pari a 90 milioni di euro.

Analogamente a quanto previsto dal comma 1, per lo svolgimento delle attività commissariali il Commissario straordinario è autorizzato a nominare, in qualità di subcommissari, i responsabili *pro tempore* di strutture di RFI S.p.a., ai quali può delegare attività e funzioni proprie.

Il Commissario straordinario può, inoltre, avvalersi delle strutture della medesima società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Anche in questo caso si prevede che al Commissario e ai sub-commissari nominati non spettano compensi, gettoni di presenza o altri emolumenti comunque denominati, svolgendo essi le relative funzioni senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli eventuali rimborsi di spese ai medesimi corrisposti sono posti a carico del bilancio di RFI S.p.A.

Articolo 6 ***(Disposizioni per accelerare la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma)***

L'**articolo 6** configura una norma di **interpretazione autentica** volta a chiarire che il **Commissario straordinario** per la realizzazione della **linea C della Metropolitana di Roma** è autorizzato a stipulare **accordi transattivi** esclusivamente a fronte della **rinuncia definitiva e onnicomprensiva** dei **contraenti a ogni azione e pretesa**, presente o futura, relativa ai rapporti sorti antecedentemente alla transazione stessa.

L'**articolo 6**, composto da **un comma**, reca una **norma di interpretazione autentica** concernente i poteri del Commissario straordinario per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma.

Preliminarmente, giova ricordare che l'istituto dell'**interpretazione autentica** identifica l'**intervento normativo** mediante quale il **legislatore**, con **efficacia retroattiva** (*ex tunc*), in deroga all'articolo 11 delle preleggi del Codice civile, chiarisce la portata precettiva di una disposizione previgente, al fine di risolverne le incertezze applicative. Secondo il consolidato orientamento della **Corte costituzionale** (si vedano le sentenze n. 23 del 2017, n. 70 del 2020 e n. 77 del 2024), tale natura ricorre quando la disposizione esplicita un senso già ragionevolmente desumibile dal testo originario, a prescindere dalla sua denominazione formale. Tale operazione normativa, tuttavia, deve risultare conforme al canone di **ragionevolezza**, con un rigoroso **bilanciamento** tra le ragioni che giustificano l'efficacia a ritroso e la tutela del legittimo affidamento dei cittadini, a prescindere da un'eventuale auto qualificazione della stessa norma come di interpretazione autentica, ovvero dalla presenza di un contrasto giurisprudenziale in materia. Tali principi sono confermati anche nella più recente sentenza n. 70 del 2024, la quale chiarisce, inoltre, che la natura di interpretazione autentica di una norma va riconosciuta a prescindere da una sua eventuale auto qualificazione in tal senso, ovvero dalla presenza di un contrasto giurisprudenziale in materia.

Tale intervento normativo incide, nel caso di specie, sulla disciplina relativa al Commissario straordinario per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. [32 del 2019](#) (c.d. Sblocca cantieri), convertito, con modificazioni dalla legge n. 55 del 2019. Si ricorda, al riguardo, che l'incarico è attualmente ricoperto dall'arch. Maria Lucia Conti.

Per approfondimenti sullo stato dell'opera si può consultare il [sito Osserva Cantieri](#) del MIT.

Nel dettaglio, la norma in rassegna **chiarisce la portata applicativa** dell'articolo 17, comma 3-bis, del decreto legge n. [104 del 2023](#) (c.d. decreto Asset), specificando che il Commissario straordinario per il completamento della linea C della metropolitana di Roma può approvare **accordi transattivi esclusivamente** a condizione che prevedano una **rinuncia definitiva** e onnicomprensiva da parte di **Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione** e **Metro C S.p.A.** a ogni azione

legale, pretesa economica o contenzioso pendente. La disposizione impone un **azzeramento totale delle pendenze passate e future** relative ai rapporti pregressi, garantendo che gli accordi **precludano ulteriori richieste risarcitorie**, al fine di stabilizzare il quadro finanziario dei lavori e procedere senza l'onere di controversie residue.

Si ricorda che la citata disposizione del decreto Asset dispone che il **Commissario straordinario** sia autorizzato ad approvare, previo parere dell'Avvocatura Generale dello Stato e di Roma Capitale, uno o più eventuali **accordi transattivi** tra **Roma Metropolitane S.r.l.** in liquidazione e **Metro C S.c.p.A.** (il Contraente Generale, al quale è stato affidato il contratto per la realizzazione della linea C della metropolitana di Roma), a integrale tacitazione delle rispettive pretese e azioni e a completa definizione dei relativi giudizi pendenti tra le parti, anche sulla base delle determinazioni rese dal collegio consultivo tecnico. Tale organismo, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legge n. 76 del 2020, ha il compito, tra gli altri, di favorire la **celere risoluzione delle controversie** o delle dispute tecniche di ogni natura suscettibili di insorgere nel corso dell'esecuzione del contratto, con riferimento ai lavori diretti alla realizzazione delle opere pubbliche di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del Codice degli appalti. Per ulteriori approfondimenti, si rimanda all'apposito [dossier](#) relativo al provvedimento.

Articolo 7, commi 1 e 2
(Disposizioni urgenti per la funzionalità della Società Infrastrutture
Milano Cortina 2020-2026)

L'articolo 7, commi 1 e 2, prevede modifiche statutarie e disposizioni finanziarie relative alla Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026.

Il **comma 1** prevede modifiche all'[articolo 3, comma 2, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31](#). In particolare si inserisce dopo il primo periodo un nuovo periodo che amplia lo **scopo statutario** della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. ricomprendendovi anche le attività relative alla fornitura e gestione di beni e servizi e alla realizzazione di interventi, incluse le infrastrutture e gli impianti, anche provvisori, individuati mediante convenzioni con il Commissario straordinario dei XIV Giochi paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026» e finalizzati a garantire la funzionalità e l'accessibilità, anche dal punto di vista trasportistico e logistico, delle opere olimpiche e delle opere connesse e di contesto durante i Giochi olimpici e paralimpici invernali «Milano - Cortina 2026».

Il **comma 2** prevede che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della disposizione di cui al comma precedente, la Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. adegui il proprio Statuto alle disposizioni recate nel medesimo comma.

Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.

Società Infrastrutture Milano Cortina 2020 – 2026 S.p.A. (SIMICO S.p.A.) è stata costituita in attuazione del disposto normativo di cui all' [articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito dalla legge 8 maggio 2020, n. 31](#), e ss.mm.ii. (cd. “Legge Olimpica”). La Società è partecipata dai Ministeri dell'Economia e delle finanze e delle Infrastrutture e dei trasporti nella misura del 35% ciascuno, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto nella misura del 10% ciascuna, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nella misura del 5% ciascuna.

SIMICO si compone di un Consiglio di Amministrazione espressione dei soci. L'atto costitutivo e lo statuto sono predisposti nel rispetto della normativa in materia di S.p.A. e del [decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175](#), recante il Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.

Per quanto concerne la governance si fa rinvio al [Dossier di Documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati](#)

Riguardo al dibattito sulla **natura giuridica** e la **governance** della Società Milano-Cortina s.p.a. si segnala la delibera dell'Anac del 14 febbraio 2025.

Si ricorda che a Fondazione Milano Cortina 2026, costituita il 9 dicembre 2019 e finalizzata a svolgere tutte le attività di organizzazione, promozione e comunicazione degli eventi sportivi e culturali relativi ai Giochi Olimpici e Paralimpici Invernali “Milano-Cortina 2026”. Con la delibera in questione l'Anac ha quindi verificato se la

Fondazione potesse essere ricondotta sotto la nozione di organismo di diritto pubblico. La necessità di verificare se la Fondazione fosse o meno un organismo di diritto pubblico derivava anche dal fatto che [l'art. 11, D.L. 11 giugno 2024, n. 76 convertito con modificazioni dalla L. 8 agosto 2024, n. 111](#) ha previsto, al comma 1, “che la Fondazione non riveste la qualifica di organismo di diritto pubblico”.

Sul punto l'Autorità ricorda infatti come l'origine della nozione di organismo di diritto pubblico (definizione contenuta [nell'allegato I.1 lett. e\) d.lgs. n.36/2023 Nuovo Codice degli appalti pubblici](#)) è quella di evitare che soggetti non qualificabili formalmente come amministrazioni aggiudicatrici possano eludere la normativa sui contratti pubblici attraverso valutazioni di tipo politico anziché considerazioni basate invece su criteri di economicità e redditività. Ciò, secondo l'Autorità, rischierebbe infatti anche di rappresentare un ostacolo alla concorrenza e alla libera circolazione dei servizi. L'Anac conclude che in capo alla Fondazione Milano Cortina 2026 si configuri (oltre a tutti gli altri) il c.d. requisito teleologico in quanto la stessa gode di una garanzia dello Stato ([l'art. 4, D.L. n. 16/2020 convertito con modificazioni dalla L. 8 maggio 2020, n. 31](#) prevede infatti una garanzia dello Stato fino a un importo di circa 58 milioni di euro) e in caso di deficit del bilancio finale è prevista una copertura a carico dei fondatori, che pone infatti la Fondazione al riparo da ogni rischio d'impresa e finisce per escludere che la stessa possa agire seguendo logiche commerciali. Con la conseguenza che la Fondazione in esame è stata quindi qualificata come organismo di diritto pubblico.

Si ricorda che si definisce organismo di diritto pubblico», qualsiasi soggetto, anche avente forma societaria:

- 1) dotato di capacità giuridica;
- 2) istituito per soddisfare specificatamente esigenze di interesse generale, attraverso lo svolgimento di un'attività priva di carattere industriale o commerciale;
- 3) la cui attività sia finanziata in modo maggioritario dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico, oppure la cui gestione sia soggetta al controllo di questi ultimi, oppure il cui organo d'amministrazione, di direzione o di vigilanza sia costituito da membri dei quali più della metà è designata dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico.

Articolo 7, commi 3-6
***(Disposizioni urgenti per la funzionalità della società Infrastrutture
Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.
e della Fondazione Milano - Cortina 2026)***

L'**articolo 7, comma 3**, consente al [Commissario straordinario](#) responsabile del processo di indirizzo, coordinamento e attuazione delle attività e degli interventi necessari all'organizzazione e allo svolgimento dei XIV Giochi paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026» di erogare alla Fondazione Milano-Cortina 2026 **anticipazioni di cassa fino al 50 per cento** delle risorse finanziarie ad esso trasferite, nelle more del completamento delle procedure realizzative e della rendicontazione prevista, fermo restando il congruaggio in positivo o in negativo alla conclusione delle procedure ivi compresa la rendicontazione finale. Il **comma 4** abroga la disposizione che aveva istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo al fine di contribuire al finanziamento delle esigenze connesse allo svolgimento degli eventi sportivi delle Paralimpiadi Milano-Cortina 2026, allo svolgimento dei controlli antidoping per i XXV Giochi olimpici invernali e per i XIV Giochi paralimpici invernali Milano-Cortina 2026 nonché all'accoglienza delle delegazioni ufficiali straniere che assisteranno agli eventi sportivi delle Olimpiadi e delle Paralimpiadi Milano-Cortina 2026. Il **comma 5** dispone le seguenti autorizzazioni di spesa per il 2026 in relazione alle esigenze connesse allo svolgimento delle Olimpiadi e delle Paralimpiadi di Milano-Cortina 2026: euro 3 mln a favore del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, per i servizi di accoglienza delle delegazioni straniere per la parte relativa alla partecipazione ai giochi degli alti dignitari; euro 9 mln a favore del Ministero della difesa, per le esigenze connesse allo svolgimento degli eventi sportivi, nonché alla logistica finalizzata all'accoglienza delle delegazioni ufficiali straniere; euro 32.278.800 a favore del Commissario straordinario per lo svolgimento dei XIV Giochi paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026»; euro 6.221.200 a favore di Sport e Salute S.p.a. per il successivo trasferimento alla Federazione Medico sportiva italiana. Il **comma 6** disciplina la copertura finanziaria degli oneri.

Per un riepilogo della situazione contabile relativa al Commissario straordinario per lo svolgimento dei XIV Giochi paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026», si rinvia all'[aggiornamento](#) del 23 gennaio 2026 della prima relazione trimestrale, pp. 8-11.

Nel dettaglio, il **comma 3** aggiunge un ulteriore periodo alla fine dell'articolo 5, comma 8, del D.L. n. 96 del 2025 (L. 119/2025). Tale disposizione autorizza il Commissario straordinario per i XIV Giochi paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026» - alla cui nomina si è provveduto con il [D.P.C.M. 5 settembre 2025](#) - a erogare anticipazioni di cassa per un importo massimo del 50 per cento delle

risorse ad esso trasferite ai sensi del comma 3 dello stesso articolo 5 qui novellato alla Fondazione “Milano - Cortina 2026” nelle more del completamento delle procedure realizzative e della rendicontazione prevista, fermo restando il conguaglio in positivo o in negativo alla conclusione delle procedure ivi compresa la rendicontazione finale.

Per la puntuale ricostruzione dei contenuti dell’articolo 5 del D.L. n. 96 del 2025 (L. 119/2025), si rinvia all’apposito [dossier](#) predisposto in merito a tale provvedimento.

Il **comma 8 dell’articolo 5** ha autorizzato l’apertura di una **contabilità speciale intestata al Commissario**, nella quale confluiscono le risorse destinate annualmente sia agli interventi per lo svolgimento dei Giochi sia alle spese di funzionamento e al compenso del Commissario; inoltre alla rendicontazione delle risorse della contabilità speciale viene data tempestiva e adeguata pubblicità in conformità con la disposizione legislativa che prevede che le P.A. che adottano provvedimenti contingibili e urgenti e in generale provvedimenti di carattere straordinario in caso di calamità naturali o di altre emergenze, ivi comprese le amministrazioni commissariali e straordinarie costituite in base alla normativa di protezione civile, o a provvedimenti legislativi di urgenza, pubblicano il costo previsto degli interventi e il costo effettivo sostenuto dall’amministrazione.

Il **comma 4 abroga** l’articolo 1, comma 261, della legge di bilancio per il 2025 (L. n. 207/2024).

La disposizione qui abrogata ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze, per il successivo trasferimento al bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei ministri, un fondo con una dotazione di 0,5 milioni di euro per il 2025 e di 50 milioni di euro per il 2026, al fine di:

- contribuire al finanziamento delle esigenze connesse allo svolgimento degli eventi sportivi delle Paralimpiadi Milano-Cortina 2026,
- allo svolgimento dei controlli antidoping per i XXV Giochi olimpici invernali e per i XIV Giochi paralimpici invernali 'Milano-Cortina 2026',
- all'accoglienza delle delegazioni ufficiali straniere che assisteranno agli eventi sportivi delle Olimpiadi e delle Paralimpiadi Milano-Cortina 2026.

Al relativo riparto si sarebbe dovuto provvedere, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge in questione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dell’Autorità politica delegata in materia di sport, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sulla base delle esigenze rappresentate dalle amministrazioni coinvolte.

La relazione illustrativa motiva l’abrogazione con l’esigenza di superare il precedente strumento di finanziamento, mentre la relazione tecnica precisa che l’abrogazione comporta la cessazione degli effetti autorizzatori di spesa previsti dalla disposizione qui abrogata per le annualità successive, per un ammontare complessivo pari a **50,5 milioni di euro**.

Il **comma 5** autorizza, per il **2026**, una spesa complessiva pari a **50,5 milioni di euro** per esigenze connesse allo svolgimento delle **Olimpiadi e delle Paralimpiadi di Milano-Cortina 2026**.

La ripartizione è la seguente:

- **3 milioni di euro** al **Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale** per i servizi di accoglienza delle delegazioni straniere, limitatamente alla partecipazione ai giochi degli alti dignitari;
- **9 milioni di euro** al **Ministero della difesa** per esigenze connesse allo svolgimento degli eventi sportivi e alla logistica per l'accoglienza delle delegazioni ufficiali straniere;
- **32.278.800 euro** al **Commissario straordinario** per lo svolgimento dei XIV Giochi paralimpici invernali «Milano-Cortina 2026», per l'attuazione degli interventi e delle misure organizzative connesse all'evento;
- **6.221.200 euro** a **Sport e Salute S.p.A.**, per il successivo trasferimento alla [Federazione medica sportiva italiana \(FMSI\)](#).

La relazione illustrativa e la relazione tecnica chiariscono che la norma sostituisce la genericità del precedente fondo con una ripartizione dettagliata delle risorse.

Il **comma 6** dispone in relazione alla **copertura finanziaria** degli oneri di cui al comma 5, pari a **50,5 milioni di euro per il 2026**, ai quali si provvede:

- quanto a **500.000 euro**, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato da parte del bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei ministri, a valere sulle somme di cui all'articolo 1, comma 261, della legge di bilancio per il 2025 (L. n. 207 del 2024), riferite all'annualità 2025 che restano acquisite all'erario;
- quanto a **euro 50 milioni**, mediante corrispondente utilizzo delle risorse rivenienti dall'abrogazione dell'articolo 1, comma 261, della legge 30 dicembre 2024, n. 207.

Alla compensazione degli effetti in termini di indebitamento e fabbisogno, pari a 500.000 euro per il 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente, anche conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 1, comma 511, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Articolo 8

(Disposizioni urgenti in materia di concessioni demaniali marittime)

L'articolo 8 prevede disposizioni in tema di bando - tipo per l'avvio delle procedure di affidamento in materia di concessioni demaniali marittime.

Il **comma 1** prevede che al fine di promuovere condizioni omogenee di affidamento delle **concessioni demaniali marittime**, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottopone alla Conferenza unificata, per l'acquisizione del parere, uno schema di bando-tipo per l'avvio delle procedure di affidamento di cui [all'articolo 4, comma 4, della legge n. 118 del 2022](#).

L'articolo 4, comma 4, della legge n. 118 del 2022 prevede che gli atti della procedura di affidamento sono pubblicati nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito internet istituzionale dell'ente concedente con applicazione delle disposizioni di cui al [decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33](#). Nel bando di gara sono indicati:

- a) l'oggetto e la finalità della concessione, con specificazione dell'ubicazione, dell'estensione, delle caratteristiche morfologiche e distintive dell'area demaniale e delle opere di difficile rimozione insistenti, compresi eventuali interventi manutentivi o di adeguamento strutturale e impiantistico necessari per il nuovo affidamento;
- b) il valore degli eventuali investimenti non ammortizzati, nonché gli obblighi di cui al comma 9;
- c) la durata della concessione determinata secondo i criteri di cui al comma 5;
- d) la misura del canone;
- e) il valore dell'indennizzo di cui al comma 9, nonché i termini e le modalità di corresponsione dello stesso;
- f) la cauzione da prestarsi all'atto della stipula dell'atto di concessione a garanzia del pagamento del canone e degli altri obblighi gravanti sul concessionario, anche ai fini di quanto previsto dal comma 9, quarto periodo;
- g) i requisiti di partecipazione previsti dagli articoli 94 e 95 del codice dei contratti pubblici di cui al [decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36](#);
- h) i requisiti di capacità tecnico-professionale dei partecipanti, adeguati e proporzionati alla concessione oggetto di affidamento e che agevolano la partecipazione delle microimprese, delle piccole imprese e delle imprese giovanili;
- i) le modalità e il termine, non inferiore a trenta giorni, per la presentazione delle domande;
- l) il contenuto della domanda e la relativa documentazione da allegare, ivi compreso il piano economico-finanziario atto a garantire la sostenibilità economica del progetto e che include la quantificazione degli investimenti da realizzare;
- m) le modalità di svolgimento del sopralluogo presso l'area demaniale oggetto di affidamento;
- n) le modalità e i termini di svolgimento della procedura di affidamento;
- o) i criteri di aggiudicazione;

- p) lo schema di disciplinare della concessione, contenente le relative condizioni;
- q) i motivi dell'eventuale mancata suddivisione della concessione in lotti e l'eventuale numero massimo di lotti che possono essere aggiudicati al medesimo offerente.

Le concessioni demaniali marittime

Premessa

La tutela della concorrenza è uno dei baluardi del diritto dell'Unione Europea e la sua pregnante rilevanza emerge anche a livelli settoriali in cui si manifestino situazioni di particolare sensibilità rispetto alla possibilità di garantire il raggiungimento degli obiettivi del mercato unico europeo.

Nello specifico, risultano problematici i rapporti tra la tutela della concorrenza e la disciplina dell'affidamento delle concessioni demaniali, alla luce dell'evoluzione normativa ed economica del nostro ordinamento e della necessità di adeguarsi al diritto comunitario.

All'uopo, pertanto, è opportuno enucleare i lineamenti fondamentali del concetto di concorrenza.

Le coordinate della tutela della concorrenza si rinvencono, nella normativa europea, nel [Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, negli artt. 101 e seguenti, contenuti nel Titolo VII, Capo I, denominato "Regole di concorrenza"](#). Tali disposizioni dettano le coordinate fondamentali al fine di tutelare il mercato unico europeo, vietando gli accordi tra imprese che abbiano quale scopo quello di falsare il gioco della concorrenza, nonché gli abusi di posizioni dominanti sul mercato. Tali divieti costituiscono espressione di principi generali per l'applicazione dei quali possono emanarsi direttive e regolamenti ulteriori e sulla loro attuazione vigila la Commissione europea.

Nelle sue politiche economiche, l'Unione Europea, nell'obiettivo di creare un mercato unico, promuove la libertà di circolazione e di stabilimento negli Stati Membri; al fine di raggiungere tale scopo deve assicurare la tutela della concorrenza. L'Unione si ispira ai principi del liberismo economico: l'iniziativa economica privata è libera; vige la libertà di circolazione di capitali, persone e servizi; la concorrenza permette di creare, in tale contesto, un mercato competitivo in quanto gli operatori economici, al fine di sopravvivere alle sue leggi, dovranno profondere un maggiore impegno, con la conseguenza che i prodotti e i servizi resi saranno migliori. In questo modo, l'incontro tra la domanda e l'offerta è libero e scevro da influenze di stampo dirigitico e si troveranno esclusi dal mercato coloro i quali non siano in grado di far fronte alle richieste ed esigenze del consumatore.

In un simile contesto, si comprende anche la predilezione per un sistema delle attività economiche liberalizzato in luogo di un sistema sottoposto a regime autorizzatorio. Ci si riferisce, in particolare, alla [direttiva 2006/123/ UE \(c.d direttiva Bolkestein \)](#) che ha introdotto le liberalizzazioni delle attività economiche, prevedendo il regime autorizzatorio solo in via residuale. In particolare l'articolo 12 della direttiva prevede che, qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali o delle capacità tecniche utilizzabili, gli Stati membri applicano una procedura di selezione tra i candidati potenziali, che presenti garanzie di imparzialità e di trasparenza e preveda, in particolare, un'adeguata pubblicità dell'avvio della procedura e del suo svolgimento e completamento. In tali casi l'autorizzazione è rilasciata per una durata limitata adeguata e non può prevedere la

procedura di rinnovo automatico, né accordare altri vantaggi al prestatore uscente o a persone che con tale prestatore abbiano particolari legami. Gli Stati membri possono però tener conto, nello stabilire le regole della procedura di selezione, di considerazioni di salute pubblica, di obiettivi di politica sociale, della salute e della sicurezza dei lavoratori dipendenti ed autonomi, della protezione dell'ambiente, della salvaguardia del patrimonio culturale e di altri motivi imperativi d'interesse generale conformi al diritto comunitario.

La direttiva Bolkestein, recepita in Italia con [decreto legislativo n. 59 del 2010](#), integrato dal [decreto legislativo n. 147 del 2012](#), ha avuto importanti ricadute anche sul regime delle concessioni demaniali: le stesse non possono più essere considerate mere concessioni di beni, ma diventano esse stesse occasione di produttività di ricchezza; questa evoluzione del concetto di concessione demaniale nonché il fatto che alcuni dei beni oggetto di concessione siano in quantità scarsa rispetto ai possibili richiedenti la concessione, ha condotto a ritenere che anche in questi casi si debba procedere con una gara per l'individuazione del nuovo concessionario nelle modalità dell'evidenza pubblica, al fine di tutelare al meglio il principio di concorrenza.

Nelle ultime legislature si è intervenuti a più riprese sulla disciplina legislativa di tali concessioni (per dettagli si rinvia al seguente [dossier](#) a cura del Senato e della Camera).

La questione della durata delle concessioni e le procedure di infrazione in sede UE

La problematica connessa alle distorsioni alla concorrenza, conseguente alla durata e al rinnovo automatico delle concessioni demaniali marittime, è stata al centro di una serie di procedure di infrazione in sede europea (per le quali si rinvia nuovamente al citato dossier).

In particolare si ricorda la **Procedura di infrazione n. 2020/4118** avente per oggetto il quadro normativo italiano che disciplina le autorizzazioni per l'utilizzo di beni demaniali marittimi, lacuali e fluviali per attività turistiche e ricreative.

Con essa la Commissione ha lamentato che, mantenendo proroghe indiscriminate ed ex lege delle concessioni balneari, il legislatore italiano aveva riprodotto nel loro contenuto le disposizioni precedentemente dichiarate antieuropee e, quindi, era di nuovo venuta meno agli obblighi derivanti dall'art. 12 della direttiva Bolkestein e dall'art. 49 TFUE sul diritto di stabilimento.

Il 04/02/2021 l'Italia ha risposto alla lettera di messa in mora, ma, nelle more dell'interlocuzione istituzionale, il **Consiglio di Stato, in Adunanza plenaria**, ha emesso le **sentenze nn. 17 e 18 del 2021** con le quali, richiamandosi alle conclusioni della CGUE (sentenza Melis Promoimpresa del 2016)² ha rilevato gli stessi profili di incompatibilità della legislazione italiana con l'acquis dell'UE.

La Corte di giustizia dell'UE chiamata a pronunciarsi sulla portata dell'art. 12 della direttiva 2006/123/CE, ha affermato che le concessioni demaniali marittime a uso turistico-ricreativo rientrano in linea di principio nel campo di applicazione della

² Tale sentenza ha chiarito la corretta interpretazione in tema di rilascio delle concessioni demaniali marittime alla luce delle Direttive europee, formulando il granitico principio in conformità del quale l'articolo 12, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno, deve essere interpretato nel senso che osta a una misura nazionale, come quella di cui ai procedimenti principali, che prevede la proroga automatica delle autorizzazioni demaniali marittime e lacuali in essere per attività turistico-ricreative, in assenza di qualsiasi procedura di selezione tra i potenziali candidati.

direttiva, restando rimessa al giudice nazionale la valutazione circa la natura “scarsa” o meno della risorsa naturale attribuita in concessione.

Successivamente alle pronunce dell’Ad. pl. C.d.S., con gli artt. 3, 4 [l. 05/08/2022, n. 118 \(Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021\)](#) il legislatore ha disposto il termine generale del 31/12/2023 per la scadenza delle concessioni balneari ed ha delegato il Governo ad adottare, entro sei mesi dall’entrata in vigore di tale legge uno o più decreti legislativi volti a riordinare e semplificare la disciplina in materia.

Tuttavia, con l’[art. 10-quater d.l. 29/12/2022, n. 198, conv. in L. 24/02/2023, n. 14](#) il legislatore ha disposto un’ulteriore proroga delle concessioni balneari fino al **31/12/2025** e in ogni caso sino alla data di rilascio dei nuovi provvedimenti concessori (articolo successivamente abrogato dal [d.l. 16/09/2024, n. 131](#))

Peraltro, l’art. 4, c. 4-bis L. 118/2022 faceva divieto agli enti concedenti di procedere all’emanazione dei bandi di assegnazione delle concessioni fino all’adozione dei decreti legislativi di cui allo stesso art. 4 cit. Senonché, la delega per il Governo è scaduta senza che il Parlamento ne abbia prevista una nuova.

Nel frattempo la Corte di giustizia dell’UE con la sentenza **del 20/04/2023, n. 348/22** ha stabilito ulteriori importanti principi di diritto relativamente alla corretta interpretazione dell’art. 12 della direttiva 2006/123/CE.

In data **16/11/2023** la Commissione europea ha trasmesso all’Italia il **parere motivato ex art 258 TFUE** con cui ha confermato l’incompatibilità della disciplina italiana, anche sopravvenuta, con l’art. 4, par. 3 TUE e l’art. 49 TFUE.

Il parere si occupa anche della ricognizione e mappatura del litorale e del demanio costiero-marittimo ex art. 1, cc. 675-677 della L. 30/12/2018, n. 145 (commi successivamente abrogati, a decorrere dalla data di entrata in vigore della L. n. 118/2022) che avrebbe dovuto individuare la reale consistenza dello stato dei luoghi, la tipologia ed il numero di concessioni vigenti, nonché le aree libere o concedibili. Sul punto la Commissione afferma che i risultati dei lavori del “Tavolo tecnico” non sono idonei a dimostrare che su tutto il territorio italiano non vi è scarsità di risorse naturali oggetto di concessioni balneari.

Successivamente con le sentenze nn. 4479, 4480, 4481 del 20/05/2024 la VII Sezione del Cons. Stato ha ribadito che tutte le proroghe delle concessioni demaniali marittime sono illegittime e devono essere disapplicate dalla p.a., imponendosi l’indizione di una trasparente, imparziale e non discriminatoria procedura selettiva.

Successivamente con la sentenza [“Società Italiana Imprese Balneari srl” dell’11/07/2024 \(causa C-598/22\)](#) la CGUE si è pronunciata sulla conformità dell’art. 49 cod. nav. con il diritto UE.

Infine, il Governo, ha riordinato la materia dell’affidamento delle concessioni demaniali marittime emanando [il d.l. 16/09/2024, n. 131 \(conv., con mod., dalla L. 14/11/2024, n. 166\)](#), il cui art. 1 è rubricato “disposizioni urgenti in materia di concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive - Procedura di infrazione n. 2020/4118”.

Le disposizioni modificano gli artt. 3 e 4 della L. n. 118/2022 (legge annuale della concorrenza 2021).

Di seguito, le principali novità introdotte dal decreto.

- Con l’art. 1 viene modificato l’art. 3 della L. n. 118/2022 relativamente alla parte in cui la disposizione prevedeva una proroga dell’efficacia delle concessioni demaniali marittime già rilasciate sino al 31/12/2024, ora **estesa fino al 30/09/2027**. Alla medesima disposizione si specifica che tale scelta è preordinata al fine di consentire l’ordinata

programmazione delle procedure di affidamento di cui all'art. 4 e il loro svolgimento nel rispetto del diritto dell'Unione europea e sempre secondo le modalità stabilite dal medesimo art. 4.

- Ancora, all'art. 3 della L. n. 118/2022 si arricchisce il numero di concessioni oggetto della proroga, ricomprendendo ora la norma le concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per l'esercizio delle attività turistico-ricreative e sportive di cui all'art. 01, c. 1 d.l. 05/10/1993, n. 400, conv., con mod., dalla L. 04/12/1993, n. 494, quelle gestite dalle società e associazioni sportive iscritte nel Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche di cui al d.lgs. 28/02/2021, n. 39, e quelle gestite dagli enti del Terzo settore di cui all'art. 4, c. 1 del codice di cui al d.lgs. 03/07/2017, n. 117.

- Oltre alla predetta proroga, si introduce, laddove vengano accertate ragioni oggettive che impediscono la conclusione della procedura selettiva, secondo le modalità stabilite dall'art. 4, entro il 30/09/2027, connesse, a titolo esemplificativo, alla pendenza di un contenzioso o a difficoltà oggettive legate all'espletamento della procedura stessa, la possibilità per l'amministrazione competente, con atto motivato, di differire il termine di scadenza delle concessioni in essere per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura e, comunque, non oltre il 31/03/2028.

- L'art. 4 della L. n. 118/2022 viene integralmente sostituito con l'analitica descrizione della procedura ad evidenza pubblica che dovrà precedere l'affidamento in concessione.

Nel dettaglio, il comma 1 si preoccupa di individuare i principi che devono guidare la nuova procedura selettiva, tra cui quelli concernenti la libertà di stabilimento, di pubblicità, di trasparenza, di massima partecipazione, di non discriminazione e di parità di trattamento, fermo restando il generale rispetto del diritto UE.

Al comma 3 si prescrive l'obbligo per l'ente concedente di avviare la procedura di affidamento di cui ai commi 1 e 2 almeno sei mesi prima della scadenza del titolo concessorio. Alla scadenza del suddetto titolo, l'ente non potrà più disporre la prosecuzione, in qualsiasi forma o modalità comunque denominata, del precedente rapporto concessorio, tranne che nel caso in cui abbia già avviato la procedura di affidamento di cui ai commi 1 e 2 e solo per il tempo strettamente necessario alla sua conclusione. In sede di prima applicazione del presente decreto legge, l'ente concedente, con riferimento ai titoli concessori con scadenza ai sensi dell'art. 3, cc. 1 e 2 della L. 05/08/2022, n. 118, avvia la procedura di affidamento di cui ai commi 1 e 2 in ogni caso entro il 30/06/2027.

- La disposizione ha visto altresì l'aggiunta, con un successivo emendamento, del comma 1-bis, in forza del quale, fermo restando l'obbligo di versamento del canone previsto, è esclusa l'applicazione della nuova disciplina ivi contenuta a tutti gli usi del demanio marittimo, lacuale e fluviale relativi allo svolgimento delle attività di cui all'art. 7, c. 1, lett. b) d.l. 28/02/2021, n. 36, qualora dette attività sportive siano svolte da federazioni sportive, discipline sportive associate, enti di promozione sportiva, anche paraolimpici, associazioni e società sportive dilettantistiche costituite ai sensi dell'art. 2, c. 1, del medesimo d.l. n. 36/2021 e iscritte nel Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche di cui al d.l. 28/02/2021, n. 39, che perseguono esclusivamente finalità sociali, ricreative e di promozione del benessere psicofisico. Lo stesso comma 1-bis pone quale condizione necessaria per l'operatività di tale regola che detti usi del demanio marittimo, lacuale e fluviale possano essere considerati come attività non economiche in base al diritto dell'Unione europea.

- Ulteriore elemento di novità è rappresentato dalla predeterminazione di una forbice temporale di durata delle concessioni, individuata tra i cinque e i venti anni. La durata è pari al tempo necessario a garantire l'ammortamento e l'equa remunerazione degli investimenti previsti dal piano economico-finanziario dell'aggiudicatario.

- Infine, particolare rilievo assume il comma 9, laddove si riconosce il diritto del concessionario uscente al riconoscimento di un indennizzo a carico del concessionario entrante (se nuovo) pari al valore degli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati al termine della concessione. L'indennizzo è stabilito sulla base di criteri previsti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottare entro il 31 marzo 2025.

Il suddetto decreto interministeriale attuativo non è ancora stato adottato. Si ricorda che lo scorso 7 luglio la Commissione europea ha inviato all'Italia una [lettera](#) nella quale esprimeva la propria contrarietà ad uno schema di decreto predisposto dal Governo ex articolo 4, comma 9, (c.d. "decreto indennizzi") e condiviso con la Commissione europea nell'ambito del dialogo in corso al fine di superare la procedura di infrazione. Oltre a sollevare una serie di criticità la Commissione europea ha affermato che il sistema di compensazioni previsto è contrario al diritto dell'UE in materia di concorrenza e ha sottolineato che esso reca un potenziale *"disincentivo alla partecipazione al concorso che porta all'affidamento"*.

La Corte Costituzionale

Anche la Corte Costituzionale è intervenuta in più occasioni sulla problematica, dichiarando costituzionalmente illegittime alcune disposizioni regionali per mancato rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario (articolo 117, primo comma, della Costituzione) e, in alcuni casi, anche per violazione degli articoli 3 e 117, secondo comma, lett. a) ed e), della Costituzione. Le norme censurate prevedevano proroghe delle concessioni demaniali marittime in favore dei concessionari in essere. Da ultimo si ricordano:

la **sentenza n. 109 del 2024** che dichiara l'incostituzionalità dell'art. 36 della legge reg. Siciliana 22 febbraio 2023 n. 2, Legge di stabilità regionale 2023-2025, rubricato «Modifiche di norme in materia di concessioni demaniali marittime», stabilisce nuovi termini in materia di concessioni demaniali marittime;

la **sentenza della Corte costituzionale n. 89 del 1° luglio 2025**, che ha dichiarato costituzionalmente illegittime le disposizioni in materia di concessioni balneari a uso turistico-ricreativo contenute nella legge della Regione Toscana n. 30 del 29 luglio 2024, per contrasto con la competenza esclusiva statale in materia di «tutela della concorrenza» (art. 117, secondo comma, lett. e) Cost.) (per le altre pronunce si veda [qui](#)).

Per ulteriori informazioni, [si veda la scheda di lettura sull'articolo 1 nel dossier dei Servizi studi di Camera e Senato sul DL 131/2024, c.d. salva-infrazioni \(convertito dalla legge n. 166/2024\).](#)

Articolo 9, commi 1-3

(Estensione dei compiti del Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi necessari alla realizzazione del Parco della salute, della ricerca e dell'innovazione di Torino agli interventi necessari alla realizzazione della nuova Città della salute e della Scienza di Novara)

I **commi 1-3 dell'articolo 9** prevedono l'estensione dei compiti del Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi necessari alla realizzazione del **Parco della salute, della ricerca e dell'innovazione di Torino** agli interventi necessari alla realizzazione della nuova **Città della salute e della Scienza di Novara**.

Il **comma 1** prevede il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'[articolo 1, comma 589, della legge 29 dicembre 2022, n. 197](#) per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi necessari alla realizzazione del **Parco della salute, della ricerca e dell'innovazione di Torino** provvede, facendo uso dei poteri già conferitigli dai commi [590 e 591](#) della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

Quindi, può operare avvalendosi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di personale appartenente a strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, di società da esse controllate direttamente o indirettamente nonché di altri enti pubblici, secondo i rispettivi ordinamenti assumendo direttamente le funzioni di stazione appaltante, operando in deroga alle [disposizioni di legge in materia di contratti pubblici](#), fatta salva l'applicazione delle disposizioni del [codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159](#), dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea nonché delle [disposizioni in materia di espropriazione per pubblica utilità](#), anche per la realizzazione degli interventi necessari alla realizzazione della **nuova Città della salute e della Scienza di Novara**.

Il **comma 2**, prevede che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Presidente della Regione Piemonte, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti la durata e le funzioni del Commissario relativamente ad entrambi gli incarichi.

Il **comma 3** prevede che le spese per il compenso da riconoscere al Commissario straordinario sono a carico della Regione Piemonte.

Parco della salute, della ricerca e dell'innovazione di Torino (Fonte: Regione Piemonte)

Si tratta di un investimento di oltre 400 milioni per dare a Torino una nuova struttura sanitaria all'avanguardia internazionale e per riqualificare una vasta area della città. Il complesso sorgerà all'interno dell'area ex Avio-Oval e sarà costituito da quattro poli funzionali, connessi tra loro e destinati a:

- sostituire gli ospedali che attualmente compongono la Città della Salute e della Scienza
- ospitare la ricerca clinica, pre-clinica e traslazionale
- offrire una sede alle attività di didattica (corsi di laurea in medicina e nelle professioni sanitarie)
- accogliere il personale

La gara viene aggiudicata attraverso una procedura di dialogo competitivo.

Gli elementi chiave della partnership pubblico - privata nella costruzione del Parco della Salute, della Ricerca e dell'Innovazione di Torino sono stati presentati il 18 ottobre 2018 in una presentazione pubblica che si è tenuta al Centro congressi del Lingotto.

I poli funzionali

Il progetto prevede l'accorpamento di attività e strutture ad elevata complessità attualmente presenti nei presidi dell'Azienda Ospedaliera Universitaria Città della Salute di Torino:

- Ospedale Molinette
- Ospedale Ostetrico Ginecologico Sant'Anna
- Ospedale Infantile Regina Margherita
- Centro Traumatologico Ortopedico e di Malattie Sociali e del Lavoro (CTO)

Nuova Città della salute e della Scienza di Novara (Fonte: Regione Piemonte)

La struttura ospedaliera sorgerà nell'area a sud della città a ridosso della nuova tangenziale, su una superficie complessiva di 324.300 mq. Il progetto ha una forte valenza urbana come luogo aperto alla città e prevede la stretta integrazione tra le attività sanitarie e le attività didattiche.

Le dimensioni:

- Superficie complessiva 172.000 mq (interrato, seminterrato, piano rialzato, primo e secondo piano)
- Parcheggi interrati 88.000 mq circa per una capienza di 3.100 posti
- 5 tipologie funzionali interconnesse fra loro
- Struttura ospedaliera 130.287 mq
- Struttura universitaria 14.666 mq
- Casa della donna e del bambino 13.411 mq
- Edificio servizi 12.435 mq
- Incubatore d'impresa 1.209 mq

Con la Città della Salute sarà potenziata la collaborazione con attività produttive (nuove ed esistenti), di ricerca e di formazione per creare valore e distribuire servizi.

È previsto lo spostamento all'interno del nuovo complesso anche della Scuola di Medicina, del Dipartimento di Scienze della Salute (DiSS) e del Dipartimento di Medicina Traslazionale (DiMET) dell'Università degli Studi del Piemonte Orientale.

Con deliberazione n. 480 del 12 giugno 2020, la Direzione Generale dell'AOU Maggiore della Carità di Novara, ha indetto la gara a procedura ristretta ai sensi dell'art.61 D.lgs. 50/2016 per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione della Città della Salute e della Scienza di Novara mediante finanza di progetto ai sensi dell'art. 183 del D.lgs. n. 50/2016 ("Project Financing")

Il valore complessivo della concessione, calcolato in base all'art. 167 del D.lgs. n. 50/2016 è pari a € 585.375.500,00 – Iva esclusa.

La [procedura di gara](#) viene svolta in modalità telematica attraverso la piattaforma SINTEL

Con deliberazione del Direttore Generale n. 547 in data 23 luglio 2025, si è proceduto all'aggiudicazione della gara relativo all'affidamento della concessione di costruzione e gestione della Città della Salute e della Scienza di Novara, con ricorso alla finanza di progetto ai sensi dell'art. 183 d.lgs. n. 50/2016 (project financing).

Il 6 febbraio 2026 il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto di nomina di Marco Corsini quale commissario straordinario per la realizzazione della Città della Salute e della Scienza di Novara, raccogliendo così la richiesta avanzata dalla Regione Piemonte per dare impulso, coordinare ed accelerare il percorso di realizzazione dell'opera.

Articolo 9, comma 4
(Commissario straordinario alla ricostruzione a seguito degli eccezionali eventi meteorologici in provincia di Macerata del 2022)

L'**articolo 9, comma 4**, prevede l'autorizzazione di spesa per il compenso del **commissario straordinario**, istituito per la ricostruzione a seguito degli eccezionali eventi meteorologici verificatisi a partire dal giorno 15 settembre 2022 in parte del territorio delle province di Ancona e Pesaro-Urbino, dei comuni di Camerino, di Montecassiano e di Treia, in provincia di Macerata, e dei comuni situati nella parte settentrionale della provincia di Macerata.

L'**articolo 9 comma 4** prevede che per il compenso da riconoscere al Commissario alla ricostruzione post-calamità, di cui all'articolo 3 della [legge n. 40 del 2025](#), istituito in relazione agli eccezionali eventi meteorologici verificatisi a partire dal giorno 15 settembre 2022 nelle province di Ancona e Pesaro-Urbino, e in provincia di Macerata, per i quali è stato dichiarato lo stato di ricostruzione di rilievo nazionale con [delibera del Consiglio dei ministri del 29 dicembre 2025](#), è autorizzata la spesa di **59.715 euro per l'anno 2026**. A tali oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del **Fondo per esigenze indifferibili** di cui all'[articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190](#).

Lo stato di ricostruzione di rilievo nazionale è disciplinato dal comma 1 dell'articolo 2 della legge quadro in materia di ricostruzione post-calamità (legge n. 40 del 2025). In particolare, viene previsto che il Consiglio dei ministri, entro il termine di scadenza dello **stato di emergenza di rilievo nazionale** di cui all'articolo 24 del Codice della protezione civile, susseguente a eventi di carattere calamitoso di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo, può deliberare lo «**stato di ricostruzione di rilievo nazionale**»:

- a seguito di una relazione presentata dal Capo del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, recante la ricognizione dei fabbisogni per il ripristino delle strutture e delle infrastrutture pubbliche e private, anche sportive, danneggiate, degli interventi di riduzione del rischio residuo e messa in sicurezza per far fronte alle conseguenze dell'evento, nonché dei danni subiti dalle attività economiche e produttive, dai beni culturali e paesaggistici e dal patrimonio edilizio, sulla base dei dati e delle informazioni disponibili;
- qualora valuti l'impossibilità di procedere ai sensi dell'art. 25, comma 2, lettera f) del Codice della protezione civile.

La lettera f) del comma 2 dell'art. 25 del Codice della protezione civile prevede che con le ordinanze di protezione civile si dispone, nel limite delle risorse disponibili, in ordine all'attuazione delle misure per far fronte alle esigenze urgenti di cui alla lettera e) (ossia quelle relative alla ricognizione dei fabbisogni per il ripristino delle strutture e delle infrastrutture, pubbliche e private, danneggiate, nonché dei danni subiti dalle attività economiche e produttive, dai beni culturali e paesaggistici e dal patrimonio edilizio), anche attraverso misure di delocalizzazione, laddove possibile temporanea, in altra

località del territorio regionale, entro i limiti delle risorse finanziarie individuate con delibera del Consiglio dei ministri.

La **deliberazione è adottata su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri** o, ove nominata, dell'autorità politica delegata per la ricostruzione, acquisita l'intesa delle regioni e delle province autonome interessate, e che può essere adottata nei casi in cui sia necessario provvedere ad una complessiva revisione dell'assetto urbanistico ed edilizio delle aree colpite in conseguenza di un diffuso danneggiamento di edifici e infrastrutture e della necessità di attivare l'insieme delle misure e degli strumenti previsti dai capi II e III della **Legge quadro in materia di ricostruzione post-calamità**.

La **deliberazione del Consiglio dei ministri** stabilisce:

- la durata e l'estensione territoriale dello **stato di ricostruzione di rilievo nazionale**, comunque nell'ambito dei territori per i quali è stato precedentemente dichiarato lo stato di emergenza, con riferimento alla natura e alla qualità degli eventi calamitosi;
- lo stato di ricostruzione di rilievo nazionale **decorre dalla scadenza dello stato di emergenza di rilievo nazionale** ai sensi dell'articolo 24 del Codice della protezione civile, non può eccedere la durata di cinque anni ed è prorogabile fino a dieci anni; la proroga è disposta con deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o, ove nominata, dell'autorità politica delegata per la ricostruzione, formulata anche su richiesta del Commissario straordinario alla ricostruzione.

Modalità per la revoca dello stato di ricostruzione di rilievo nazionale.

Fermo restando quanto previsto dall'art. 21-*quinquies* della L. n. 241/1990 (che disciplina i casi di revoca del provvedimento amministrativo), lo stato di ricostruzione di rilievo nazionale può essere revocato prima della sua scadenza con deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o, ove nominata, dell'autorità politica delegata per la ricostruzione, formulata anche su richiesta del Commissario straordinario:

- qualora siano completate le attività di ricostruzione pubblica e privata;
- e sussistano i presupposti per provvedere al rientro nel regime ordinario.

Commissario Straordinario alla ricostruzione.

E' prevista la designazione di un Commissario Straordinario alla ricostruzione, da individuare nel Presidente della Regione interessata, oppure in un "esperto" dotato di professionalità specifica e competenza manageriale per l'incarico da svolgere, nell'un caso e nell'altro affiancato da una struttura di supporto, e da una Cabina di coordinamento, presieduta dal Commissario straordinario, della quale fanno parte il capo della Protezione civile, il capo del Dipartimento Casa Italia, i Presidenti delle Regioni e/o Province autonome interessate, un rappresentante delle Province interessate, designato dall'UPI, e un rappresentante dei Comuni interessati, designato dall'ANCI, col precipuo compito di sovrintendere alla redazione dei Piani speciali di ricostruzione pubblica e del Piano generale pluriennale di intervento, con riferimento alla realizzazione delle opere e dei lavori pubblici già programmati.

Compiti prioritari del Commissario Straordinario sono:

- l'adozione di un Piano Generale pluriennale di interventi per le aree e gli edifici colpiti dall'evento calamitoso, contenente il quadro complessivo dei danni e il relativo fabbisogno finanziario, da sottoporre al Governo, previa ricognizione e successiva attuazione degli interventi di ricostruzione, riparazione e ripristino, d'intesa con Regioni, Province autonome e Comuni;

- il coordinamento degli interventi su immobili privati;
- il coordinamento degli interventi su edifici pubblici, beni monumentali, infrastrutture e opere pubbliche, beni artistici e culturali, anche soggetti a tutela.

Fermo restando quanto sopra, per gli interventi su beni e infrastrutture di proprietà pubblica, dovranno venire predisposti Piani speciali per le opere pubbliche; quanto agli interventi unitari sugli edifici privati, l'avvio di questi ultimi resterà subordinato alla costituzione di un consorzio obbligatorio tra i proprietari, in assenza del quale i Comuni eseguiranno in loro vece gli interventi in questione, utilizzando i contributi che sarebbero stati assegnati ai privati, sulla base delle tipologie di intervento, dell'entità del danno, e delle spese ammissibili.

Per approfondimenti si fa rinvio al [dossier](#) curato dai Servizi Studi di Camera e Senato.

Articolo 9, comma 5
(Disposizioni concernenti gli impianti di rigassificazione
di gas naturale liquefatto)

L'articolo 9, comma 5, reca disposizioni concernenti gli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto, allo scopo di assicurare la continuità degli approvvigionamenti funzionali alla sicurezza energetica nazionale.

Il **comma in esame** prevede che gli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto in esercizio sulla base di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio, in scadenza entro **il 31 dicembre 2026** e per i quali, alla data del **30 giugno 2026**, sia stata presentata un'istanza di rinnovo, proroga o nuova autorizzazione, anche in altro sito, continuano a operare sulla base dell'originaria autorizzazione e dei correlati atti di assenso, ivi compresa **l'autorizzazione integrata ambientale (V. approfondimento)**, fino alla conclusione del procedimento di rinnovo, proroga o nuova autorizzazione.

La previsione si inserisce nell'ambito delle misure volte a rafforzare l'efficienza della governance delle gestioni commissariali, ed è volto a garantire la continuità operativa degli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto attualmente in esercizio sul territorio nazionale.

Si prevede inoltre che qualora sia prevista la realizzazione di opere per il mantenimento ovvero l'esercizio di tali impianti in altro sito, l'efficacia dell'autorizzazione originaria e dei correlati atti di assenso, ivi compresa l'autorizzazione integrata ambientale, è prorogata sino all'ultimazione delle opere medesime, fermi restando gli adempimenti relativi alla prevenzione degli incendi, e quelli di cui al [decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105](#) relativi al controllo del pericolo di **incidenti rilevanti** connessi con sostanze pericolose: in particolare si fa riferimento agli adempimenti previsti dal Capo III) (artt. 12-27).

La nozione di **incidente rilevante** è stata elaborata dal diritto comunitario, e consiste in un evento, quale un'emissione, un incendio, un'esplosione di rilievo, connesso ad uno sviluppo incontrollato di un'attività industriale, che dia luogo ad un pericolo grave, immediato o differito per la salute umana e/o per l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento, e che comporti l'uso di una o più sostanze pericolose, secondo quanto previsto dall'art. 1, comma 2, lett. c) della dir. CEE 24 giugno 1982, 82/501/CEE (prima direttiva Seveso), sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali, recepita in Italia con il D.P.R. 17 maggio 1988, n. 175.

La direttiva succitata è stata successivamente integrata da un altro atto dell'Unione Europea, la cosiddetta seconda direttiva Seveso (dir. CE 9 dicembre 1996, 96/82/CE), recepita in Italia con il D.L.vo 17 agosto 1999, n. 334, in cui vengono stabiliti gli obblighi gravanti sui gestori degli impianti e sugli Stati membri, evidenziandosi, in particolare, la necessità di considerare prioritari la prevenzione degli incidenti rilevanti nell'ambito della pianificazione territoriale e i sistemi di gestione della sicurezza, nonché gli obblighi di

informazione e comunicazione alla popolazione e alla Commissione europea e la definizione di specifici poteri di vigilanza e di controllo.

La disciplina attualmente vigente è contenuta nel D.L. vo 26 giugno 2015, n. 105, intervenuto in attuazione della dir. UE 4 luglio 2012, 2012/18/UE (terza direttiva Seveso), relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con l'uso di sostanze pericolose.

La terza direttiva Seveso nasce dall'esigenza di adeguare la legislazione italiana ai progressi intervenuti grazie all'attuazione della seconda direttiva Seveso, al nuovo sistema internazionale di classificazione delle sostanze chimiche, recepito nell'Unione Europea con il Reg. CE 16 dicembre 2008, n. 1272, nonché alla normativa europea in materia di partecipazione del pubblico alle decisioni relative agli insediamenti e di accesso alla giustizia (dir. CE 28 gennaio 2003, 2003/4/CE; dir. CE 26 maggio 2003, 2003/35/CE), alla necessità di fornire adeguate informazioni ai cittadini sui rischi derivanti dagli impianti industriali e sui comportamenti da adottare a seguito di incidente.

Gli stabilimenti, nei quali sono presenti sostanze pericolose in quantità pari o superiori a quelle previste nella parte 1 (colonna 2 e colonna 3) o nella parte 2 (colonna 2 e colonna 3) dell'allegato 1, sono assoggettati al D.L. vo n.105/2015.

La normativa Seveso, in stretta continuità con l'abrogato D.L. vo n. 334/1999, definisce una rete di competenze conferite a soggetti pubblici e di obblighi gravanti sui privati, con il precipuo scopo di *“prevenire gli incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose e limitarne le conseguenze per la salute umana e per l'ambiente”* (art.1, comma 1, D.L. vo n.105/2015), e quindi di predisporre una gestione dell'emergenza mirata e tempestiva.

In particolare, nell'allegato 1 del D.L. vo n.105/2015 parte 1 sono individuate 21 categorie di sostanze pericolose mentre nell'allegato 1 parte 2 48 sostanze specifiche, alle quali sono associati due distinti limiti di soglia, definiti nell'art. 3, comma 1, che determinano l'individuazione di enti diversi preposti al controllo sugli stabilimenti e differenti obblighi dei gestori.

Le competenze in materia di incidenti industriali rilevanti sono elencate dall'art. 5 all'art. 11 e spettano a: Ministero dell'ambiente; Ministero dell'interno; Regione; altri enti territoriali; Organi tecnici nazionali e regionali; Comitato tecnico regionale.

I gestori di tutti gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante sono soggetti ad adempiere ad obblighi di notifica nei confronti dei destinatari elencati nell'art. 13, comma 1, tra cui la Prefettura, e di informazione sui rischi per cittadini e lavoratori nonché a redigere un Documento di politica di prevenzione degli incidenti rilevanti *ex art.* 14 e ad attuare un sistema di gestione della sicurezza (S.G.S.) e, relativamente agli stabilimenti di soglia superiore di cui all'art. 3 del D.L.vo n.105/2015, a predisporre e presentare il Rapporto di sicurezza (artt. 15-18) e un piano di emergenza interna (art. 20).

Come emerge dalla relazione governativa, la norma si inserisce nel più ampio quadro delle misure urgenti in materia di infrastrutture energetiche strategiche, riproducendo un meccanismo già presente nell'ordinamento con riferimento alle concessioni di stoccaggio di gas naturale. L'intervento risponde all'esigenza di garantire stabilità e continuità nella gestione di infrastrutture che svolgono un ruolo determinante nel bilanciamento degli approvvigionamenti nazionali di gas e nel mantenimento di adeguati livelli di sicurezza energetica, anche alla luce delle

recenti evoluzioni dei flussi energetici internazionali. In questo contesto assume particolare rilevanza l'operatività dell'unità galleggiante di rigassificazione attualmente in esercizio **nel porto di Piombino**, infrastruttura realizzata e gestita nell'ambito di una specifica gestione commissariale e destinata a svolgere una funzione cruciale nel rafforzamento della capacità nazionale di importazione di gas naturale liquefatto. L'autorizzazione unica e la relativa autorizzazione integrata ambientale dell'impianto giungeranno infatti a scadenza il **4 luglio 2026**, mentre dal terminale in questione transita circa l'8 per cento del gas immesso nel sistema nazionale.

L'autorizzazione integrata ambientale

La valutazione di impatto ambientale (VIA) è disciplinata nella parte seconda del D. Lgs. 152/2006 (cd. Codice ambientale) in attuazione della normativa europea. Il Titolo I della parte seconda comprende i principi generali per lo svolgimento della VIA e dell'AIA. In merito al rapporto tra i due procedimenti, l'articolo 10, comma 1, del D. Lgs. 152/2006 dispone, tra l'altro, che il provvedimento di valutazione d'impatto ambientale fa luogo dell'autorizzazione integrata ambientale per i progetti per i quali la relativa valutazione spetta allo Stato e che ricadono nel campo di applicazione dell'allegato XII alla medesima parte seconda. In tali casi, lo studio di impatto ambientale e gli elaborati progettuali contengono anche le informazioni previste ai commi 1, 2 e 3 dell'articolo 29-ter e il provvedimento finale le condizioni e le misure supplementari previste dagli articoli 29-sexies e 29-septies del medesimo decreto legislativo n. 152, che sono rinnovate e riesaminate, controllate e sanzionate con le modalità di cui agli articoli 29-octies, 29-decies e 29-quattordices.

Va evidenziato che l'AIA non è una semplice somma di permessi, ma un unico provvedimento che assorbe autorizzazioni settoriali (emissioni, scarichi, rifiuti, ecc.), riducendo la frammentazione amministrativa.

È obbligatoria per l'esercizio dei grandi impianti industriali elencati nell'**Allegato VIII** alla Parte II del D.lgs. 152/2006, sia per i nuovi siti che per modifiche sostanziali di quelli esistenti.

Quanto all'iter Procedurale, si basa su una **Conferenza di Servizi** che deve concludersi entro **150 giorni**, e deve indicare tassativamente i **Valori Limite di Emissione (VLE)** basati sulle migliori tecniche disponibili (BAT), i piani di monitoraggio e le modalità di controllo. L'AIA è soggetta a rinnovo e riesame in caso di mutamento delle condizioni ambientali o delle normative. Il sistema si fonda sull'autodenuncia dei dati (monitoraggio) e sui controlli delle autorità (ARPA), con una scala sanzionatoria che va dalla **diffida** fino alla **revoca** e chiusura dell'impianto nei casi più gravi.

Articolo 10
***(Disposizioni urgenti per la tutela e la salvaguardia
della Laguna di Venezia)***

L'**articolo 10** dispone, al comma 1, l'acquisizione del sistema MOSE al patrimonio indisponibile dello Stato per la consegna in uso governativo all'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque (ALV). Dispone altresì, al comma 2, che l'ALV, ai fini dello svolgimento dei compiti e delle attività ad essa attribuiti, è iscritta di diritto nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate.

Il **comma 1** dell'articolo in esame dispone l'**acquisizione del sistema MOSE** (Modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia) **al patrimonio indisponibile dello Stato per la consegna in uso governativo all'ALV**.

Si ricorda che l'art. 95 del D.L. 104/2020 ha previsto, al comma 1, l'istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque ([ALV](#))³, con sede in Venezia. Lo stesso articolo dispone che l'ALV:

- è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria;
- è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 2 di tale articolo individua le funzioni e le competenze attribuite all'ALV, disponendo, in particolare, alla lettera d), che tale Autorità "svolge attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE"⁴.

Nel motivare la disposizione in esame, la relazione illustrativa evidenzia che le caratteristiche del MOSE "non ne consentono un'univoca classificazione all'interno delle categorie dei beni dello Stato. Invero, da un lato, l'opera in questione insiste sul demanio marittimo, con la conseguenza che potrebbe essere classificata come pertinenza demaniale marittima ... dall'altro, trattandosi di un'opera strategica di preminente interesse nazionale (essendo stata ricompresa sin dal 2001, con la delibera CIPE n. 121/2001 di attuazione della c.d. legge obiettivo, nel novero delle infrastrutture strategiche, *n.d.r.*), indubbiamente destinata al pubblico servizio, ricorre anche il presupposto normativo previsto (dal codice civile) ... ai fini della sua classificazione nel patrimonio indisponibile dello Stato. La differente classificazione del bene comporta rilevanti implicazioni sul piano giuridico-amministrativo, e, in particolare, per quanto riguarda il procedimento propedeutico all'iscrizione nel conto patrimoniale dello Stato:

³ Nel [comunicato del 13 febbraio 2026](#), pubblicato sul sito internet del MIT, viene data notizia della firma del "decreto che sancisce ufficialmente la piena operatività dell'Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque. Oltre alla nomina dell'Architetto Roberto Rossetto a Presidente dell'Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque, sono stati designati anche i membri degli organi previsti che rendono l'ente pienamente operativo".

⁴ Per approfondimenti riguardanti i dati storici, i costi e lo stato di avanzamento del MOSE si rinvia alla [scheda opera n. 64](#) presente nel Sistema Informativo Legge Opere Strategiche della Camera dei deputati (SILOS).

nel primo caso, dovrebbe essere seguito il procedimento di incameramento della pertinenza demaniale al demanio marittimo (il che implica la costituzione di una commissione di incameramento che coinvolge varie amministrazioni dello Stato e la redazione di un testimoniale di Stato), mentre, nel secondo caso, il procedimento di assunzione in consistenza dell'immobile al patrimonio indisponibile dello Stato (assunzione in consistenza da parte dell'Agenzia del demanio e consegna in uso governativo all'autorità preposta, attraverso la redazioni degli appositi verbali). La disposizione di cui al comma 1 è, quindi, finalizzata a dirimere il menzionato dubbio interpretativo al fine di chiarire che il MOSE ... è riconducibile al patrimonio indisponibile dello Stato, presentando i requisiti – in particolare la destinazione a un pubblico servizio – che connotano i beni patrimoniali”. La medesima relazione conclude quindi il commento del comma in esame sottolineando che, in base alle disposizioni da esso recate, il MOSE è “sottratto alla disponibilità privatistica e affidato in gestione all'autorità pubblica competente. Ciò anche ai fini del passaggio dalla fase di costruzione alla fase di esercizio e gestione dell'infrastruttura”⁵.

Il **comma 2** prevede che l'ALV, ai fini dello svolgimento dei compiti e delle attività ad essa attribuiti (dall'art. 95 del D.L. 104/2020, v. *supra*), **è iscritta di diritto nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate**.

Si ricorda, in proposito, che il comma 1 dell'art. 63 del D.Lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) ha previsto l'istituzione, presso l'ANAC, di “un [elenco delle stazioni appaltanti qualificate](#)” e disposto che ciascuna stazione appaltante che soddisfi i requisiti di cui all'allegato II.4 al medesimo Codice consegue la qualificazione ed è iscritta nel citato elenco⁶.

La relazione illustrativa evidenzia che la disposizione in esame:

- consente “alla predetta Autorità di operare quale stazione appaltante nella fase di progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici funzionali all'espletamento dei compiti assegnati alla stessa per legge dal medesimo articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020”;
- si pone in linea con quanto già avvenuto, ad esempio, per le società Milano Cortina 2026, Giubileo 2025 e Stretto di Messina S.p.A.;

La medesima relazione evidenzia che l'Autorità “pur non possedendo i requisiti correlati ad una pregressa esperienza nelle gare, risulta comunque in possesso degli altri requisiti previsti dagli articoli 4 e seguenti dell'allegato II.4 del Codice dei contratti pubblici ... (presenza di strutture organizzative stabili di dipendenti aventi specifiche competenze in materia di gare e contratti pubblici, presenza nella struttura organizzativa di dipendenti aventi specifiche competenze in materia di contratti pubblici e di sistemi digitali, adeguato sistema di formazione e aggiornamento del personale, assolvimento degli obblighi di

⁵ In proposito si ricorda che nella citata [scheda opera SILOS n. 64](#) viene evidenziato che la consegna del MOSE all'ALV “è prevista nel 2° trimestre del 2026; il termine dei lavori non strettamente finalizzati alla funzionalità dell'opera è stabilito entro il 31 dicembre 2025; il termine degli atti c.d. ambientali invece è fissato entro il 31 dicembre 2026 per consentire, dopo l'ultimazione dei lavori, il loro collaudo tecnico-amministrativo”.

⁶ Si ricorda che, in base al disposto dell'art. 62 del Codice dei contratti pubblici, le stazioni appaltanti possono procedere direttamente e autonomamente all'acquisizione di forniture e servizi di importo pari o superiore alle soglie previste per gli affidamenti diretti, e all'affidamento di lavori d'importo superiore a 500.000 euro solo se qualificate ai sensi dell'articolo 63 e dell'allegato II.4. Tale allegato, come precisato dall'art. 1 dello stesso, individua i requisiti necessari per la qualificazione delle stazioni appaltanti e le informazioni necessarie per dimostrare il possesso degli stessi.

comunicazione dei dati sui contratti pubblici che alimentano le banche dati detenute o gestite dall'Anac)".

Articolo 11
(Entrata in vigore)

■ L'**articolo 11** dispone che il decreto-legge in esame entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **12 marzo 2026**.

Ai sensi dell'**articolo 1 del disegno di legge di conversione del presente decreto**, la legge di conversione (insieme con le eventuali modifiche apportate al decreto in sede di conversione) entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.