

DISEGNO DI LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA 2023

CAPO I (DISPOSIZIONI IN TEMA DI RIORDINO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI)

SEZIONE I – FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

(Ambito di applicazione, finalità e definizioni)

1. Il presente Capo reca disposizioni di riordino normativo in materia di affidamento delle concessioni autostradali, semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico e finanziari, specificazione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione con l'intento di rafforzare gli strumenti di governance in capo al concedente nel quadro di una regolamentazione orientata alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla tutela della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al potenziamento degli strumenti preventivi e successivi di incentivazione e verifica degli adempimenti, alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.
2. Alle concessioni autostradali si applicano le disposizioni di cui al Libro IV, Parte II, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, come integrate e specificate dalle disposizioni del presente Capo, che costituiscono norme speciali di settore.
3. Ai fini del presente capo, si intende per:
 - a) "Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (ANSFISA): l'Agenzia istituita ai sensi del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;
 - b) "Autorità di regolazione dei trasporti" (ART): l'Autorità istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
 - c) "Autorità nazionale anti-corruzione" (ANAC): l'Autorità istituita ai sensi della legge 6 novembre 2012, n. 190, che agisce anche al fine di prevenire e contrastare illegalità e corruzione.
 - d) "Codice dei contratti pubblici": il Codice di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, adottato in attuazione della legge delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78;
 - e) "ente concedente": il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - f) "concessionari": i soggetti ai quali l'ente concedente ha affidato, tramite contratto di concessione, la gestione e manutenzione ordinaria delle tratte autostradali, nonché l'esecuzione di lavori sulle medesime;
 - g) "concessione autostradale": la concessione che ha ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione e manutenzione di una o più tratte autostradali;



- h) "concessioni in essere": le concessioni che non hanno esaurito, alla data di entrata in vigore della presente legge, il periodo di durata della concessione come disciplinato nella relativa convenzione ovvero le concessioni autostradali che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 178, comma 5, del Codice dei contratti pubblici;
- i) "convenzione": il contratto di concessione stipulato tra l'ente concedente e il concessionario ai sensi dell'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici e delle disposizioni speciali di cui al presente Capo;
- l) "estinzione di una concessione autostradale": la cessazione di un rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, di risoluzione o recesso secondo quanto disciplinato dall'articolo 190 del Codice dei contratti pubblici;
- m) "manutenzione ordinaria": gli interventi che riguardano opere di riparazione, ripristino, rinnovamento e sostituzione di parti delle infrastrutture e gli interventi necessari ad integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti;
- n) "manutenzione straordinaria": gli interventi manutentivi che esulano dal perimetro della manutenzione ordinaria, come definita alla lettera m), finalizzati anche all'innalzamento dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura e della durabilità della stessa nel tempo;
- o) "piano economico-finanziario" (PEF): il documento annesso alla convenzione, nel quale sono rappresentati i presupposti e le condizioni per l'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio;
- p) "proposta di convenzione": il documento, redatto sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, che recepisce gli esiti dell'aggiudicazione ed è soggetto al procedimento di approvazione di cui agli articoli 5 o 9;
- q) "rete autostradale nazionale": la rete costituita dal complesso delle tratte autostradali;
- r) "schema di convenzione posto a base dell'affidamento": lo schema di convenzione redatto dall'ente concedente e posto a base della procedura di affidamento;
- s) "società in house": la società sulla quale un'amministrazione esercita il controllo analogo o più amministrazioni esercitano il controllo analogo congiunto, costituita nelle forme di cui all'articolo 16, comma 1, del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e che soddisfa il requisito dell'attività prevalente di cui al medesimo articolo 16, comma 3;
- t) "tratte autostradali": le strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettera A del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, soggette a pedaggio;
- u) "valore di subentro": l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario uscente ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

SEZIONE II – AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Articolo 2

(Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali)



1. Le concessioni autostradali affidate ai sensi delle disposizioni di cui al presente Capo tengono conto degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali individuati ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g-bis) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Articolo 3

(Modalità di affidamento delle concessioni autostradali)

1. L'ente concedente aggiudica le concessioni autostradali secondo procedure di evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 182 del Codice dei contratti pubblici.
2. L'affidamento diretto di concessioni autostradali è consentito, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 5, esclusivamente nelle seguenti ipotesi:
 - a) affidamento alla società costituita ai sensi dell'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156;
 - b) affidamento ad una società in house, diversa dalla società di cui alla lettera a), anche appositamente costituita, secondo quanto previsto dall'articolo 186, comma 7, del Codice dei contratti pubblici.
3. L'ente concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 193 del Codice dei contratti pubblici.

Articolo 4

(Bando di gara e criteri di aggiudicazione)

1. I bandi di gara relativi agli affidamenti di cui all'articolo 3, comma 1 disciplinano, in particolare:
 - a) l'oggetto del contratto di concessione per i servizi di gestione e manutenzione ordinaria, per la progettazione, l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dal concedente nel bando di gara, sulla base delle disposizioni di cui all'articolo 6;
 - b) i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziari dei concorrenti, secondo le disposizioni del Codice dei contratti pubblici;
 - c) le modalità di presentazione dell'offerta, che indica distintamente gli elementi qualitativi e di costo o di prezzo relativi ai servizi di gestione e manutenzione ordinaria, tenuto conto di quanto previsto dal comma 2, lettera a), nonché alla progettazione e all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria;
 - d) il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo ai sensi dell'articolo 108, comma 4, del Codice dei contratti pubblici, finalizzato a garantire una valutazione delle offerte in condizioni di concorrenza effettiva in modo da individuare un vantaggio economico complessivo per l'ente concedente. I criteri di aggiudicazione indicano i maggiori punteggi da attribuire alle offerte in relazione agli standard di cui all'articolo 8, comma 1, e possono includere, tra l'altro, aspetti qualitativi ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento o relativi all'innovazione;
 - e) la durata massima del contratto di concessione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 10, comma 1.
2. Per l'aggiudicazione dei contratti di concessione, l'ente concedente:
 - a) pubblica in allegato al bando di gara la ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura, predisposta dall'ente concedente sulla base degli elementi forniti dal



concessionario uscente e delle verifiche sull'infrastruttura effettuate in proprio o tramite ANSFISA, ai fini della formulazione di offerte corredate da un piano di manutenzioni ordinarie;

- b) pone a base di gara per la progettazione, l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati in coerenza con i criteri di cui all'articolo 13, comma 2, almeno un progetto di fattibilità redatto sulla base dell'articolo 41, comma 6, lettera a), del Codice dei contratti pubblici.

SEZIONE III – AFFIDAMENTI IN HOUSE

Articolo 5

(Affidamento in house delle concessioni autostradali)

1. Ai fini dell'affidamento in house di una concessione autostradale, l'ente concedente effettua preventivamente la valutazione sulle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Codice dei contratti pubblici.
2. Nelle ipotesi di cui al presente articolo, l'ente concedente predispone una proposta di convenzione, con il relativo PEF, elaborato sulla base del modello di tariffazione predisposto dall'ART, che sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni.
3. La proposta di affidamento, motivata sulla base delle valutazioni del comma 1, e corredata dalla proposta di convenzione e dal relativo PEF, sottoscritta da entrambe le parti, è tempestivamente trasmessa dall'ente concedente all'ART e all'ANAC, che esprimono i pareri di relativa competenza entro i successivi trenta giorni. Il termine di trenta giorni di cui al primo periodo può essere differito, su richiesta dell'Autorità competente, di ulteriori quindici giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali.
4. La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle eventuali prescrizioni contenute nei pareri espressi ai sensi del comma 3, sono tempestivamente trasmessi dall'ente concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile. L'esame del CIPESS si intende assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, fatta salva la possibilità di richiedere un differimento del termine di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali.
5. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, sottopone entro i successivi trenta giorni all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, per la relativa sottoscrizione entro trenta giorni dalla ricezione della stessa.
6. La proposta definitiva di convenzione, sottoscritta ai sensi del comma 5, è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.
7. In caso di mancata sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione con il relativo PEF da parte dell'affidatario entro il termine di cui al comma 5, si procede ad un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3.
8. La proposta di convenzione di cui al comma 2 è redatta nel rispetto delle disposizioni di cui alla Sezione IV, in quanto compatibili.



9. All'aggiornamento o revisione delle convenzioni di concessione e dei relativi PEF si procede, secondo le modalità di cui al presente articolo, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del Codice dei contratti pubblici.

SEZIONE IV - CONTRATTO DI CONCESSIONE

Articolo 6

(Oggetto del contratto di concessione)

1. Il contratto di concessione autostradale ha ad oggetto:
 - a) l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale;
 - b) in relazione ai progetti di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b) posti a base di gara, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per gli aspetti di cui all'articolo 41, comma 6, lettere b), c), d), e), f), g) del Codice dei contratti pubblici, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione e dai relativi aggiornamenti, in coerenza con quanto previsto dallo schema di convenzione posto a base dell'affidamento.
2. In relazione alle attività di cui al comma 1, lettera a), il concessionario assicura le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del decreto-legge n. 201 del 2011.
3. In relazione alle attività di cui al comma 1, sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici.
4. Tra le opere di cui al comma 1, lettera b), è ricompresa la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011.
5. Per la realizzazione delle opere di cui al comma 1, lettera b), il concessionario è autorizzato ad espropriare in nome e per conto dell'ente concedente le aree di sedime necessarie, come individuate in sede di progettazione delle medesime opere. Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera. Il rischio esproprio, connesso a ritardi imputabili al concessionario o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione imputabile al concessionario, è posto a carico del concessionario.
6. Le opere realizzate ai sensi del comma 1, lettera b), sono trasferite gratuitamente, libere da pegni e gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio dello Stato, ramo stradale, ai sensi dell'articolo 822 del Codice civile all'esito della verifica da parte del concedente della corretta esecuzione dei lavori e del collaudo. Il trasferimento di cui al primo periodo avviene tramite sottoscrizione di apposito verbale di consegna, sottoscritto dall'ente concedente e dal concessionario, che costituisce titolo per la trascrizione, l'intavolazione e la voltura catastale dell'opera.

Articolo 7

(Criteri di remunerazione della concessione)



1. Le attività di cui all'articolo 6, comma 1, sono remunerate mediante riscossione da parte del concessionario delle tariffe di pedaggio di cui all'articolo 12, comma 3, lettera a).
2. Gli oneri relativi alla progettazione sono a carico del concessionario fino alla definitiva approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica da parte dell'ente concedente.
3. Gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non sono soggetti alle clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici in relazione ad eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente.

Articolo 8

(Schema di convenzione a base dell'affidamento)

1. Per ciascuna concessione autostradale è posto alla base dell'affidamento uno schema di convenzione, che definisce:
 - a) con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura stradale, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011;
 - b) con riferimento all'installazione di punti di ricarica elettrica, le prestazioni a carico del concessionario in coerenza con le misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a) ed e), del decreto-legge n. 201 del 2011.
2. Lo schema di convenzione definisce, altresì:
 - a) i criteri per lo svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio dell'ente concedente nei confronti dei concessionari al fine di potenziare l'efficacia e promuovere la capillarità anche avvalendosi del supporto operativo dell'ANSFISA;
 - b) il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera u), tenendo conto della redditività della concessione e dell'applicazione di aliquote di ammortamento tecnico-regolatorie, parametrare alla vita utile degli asset reversibili;
 - c) il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sui costi e sull'esecuzione delle infrastrutture stradali;
 - d) le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché di realizzazione degli investimenti e degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio di cui alla lettera a), tenuto conto, altresì, dei meccanismi di penalità previsti dalle delibere dell'ART.

Articolo 9

(Approvazione ed aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economici-finanziari)

1. La stipula del contratto di concessione avviene mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario individuato ai sensi dell'articolo 3, comma 1, di una convenzione, corredata dal PEF, predisposta e approvata nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e



2. All'esito dell'affidamento della concessione, l'ente concedente predispone, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento ai sensi dell'articolo 8, una proposta di convenzione, con il relativo PEF e, previa trasmissione all'ART, che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni, lo sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni. La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguato alle eventuali prescrizioni contenute nel parere di cui al primo periodo, sottoscritti da entrambe le parti, sono tempestivamente trasmessi dall'ente concedente al CIPESS con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile. L'esame del CIPESS si intende assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, fatta salva la possibilità di richiedere un differimento del termine di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, sottopone entro i successivi trenta giorni all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, per la sottoscrizione entro trenta giorni dalla ricezione della stessa.
3. La proposta di convenzione, sottoscritta ai sensi del comma 2, è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.
4. In caso di mancata sottoscrizione della proposta di convenzione con il relativo PEF da parte dell'affidatario entro il termine di cui al comma 2, primo periodo o quarto periodo, l'affidatario decade dall'aggiudicazione del contratto e si procede allo scorrimento della graduatoria o ad un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3, senza riconoscimento di alcun indennizzo o rimborso delle spese sostenute da parte dell'affidatario.
5. All'aggiornamento o revisione delle convenzioni di concessione e dei relativi PEF si procede, secondo le modalità di cui al presente articolo, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del Codice dei contratti pubblici.
6. Gli aggiornamenti o revisioni delle convenzioni e dei relativi PEF di cui al comma 5, condivisi tra le parti, sono in ogni caso approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Il decreto di cui al primo periodo dà conto delle modalità di copertura finanziaria a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5. Alle ipotesi di cui al presente comma non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 192, comma 3, del Codice dei contratti pubblici.

Articolo 10

(Durata delle concessioni)

1. La durata delle concessioni affidate ai sensi della presente Sezione è determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e lavori richiesti al concessionario e non può superare i quindici anni. Il termine di cui al primo periodo può essere derogato solo nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiori ai quindici anni.
2. Al termine della concessione, l'ente concedente procede ad un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5 del Codice dei contratti pubblici.

Articolo 11



(Estinzione del contratto di concessione)

1. Alle ipotesi di estinzione di concessioni autostradali derivanti, in particolare, dall'attuazione di procedure di risoluzione o recesso si applicano le disposizioni dell'articolo 190 del Codice dei contratti pubblici, fatto salvo quanto previsto dal presente articolo.
2. Quando l'estinzione della concessione è determinata da motivi di pubblico interesse, si applica l'articolo 190, comma 4, del Codice dei contratti pubblici.
3. Quando l'estinzione della concessione deriva da inadempimento del concessionario, si applica l'articolo 190, comma 4, lettera a), del Codice dei contratti pubblici anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto.
4. L'estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario è disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta dell'ente concedente, nell'ipotesi di:
 - a) mancato assolvimento degli obblighi convenzionali relativi alla gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura che determinano seri e comprovati pericoli per la sicurezza della circolazione, per la corretta gestione del traffico e per la fruibilità autostradale o che compromettono lo stato di conservazione del patrimonio autostradale;
 - b) mancato assolvimento degli obblighi relativi alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria consistenti in ritardi nella realizzazione delle predette attività per cause non imputabili al concedente ovvero in caso di inadempimento delle obbligazioni convenzionali da parte del concessionario tale da compromettere la buona riuscita delle prestazioni.
5. Ai fini dell'esercizio della facoltà di cui al comma 4, l'ente concedente richiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e degli eventuali danni cagionati dal concessionario. La verifica tecnica di cui al primo periodo può essere conclusa successivamente all'estinzione della concessione nelle sole ipotesi di somma urgenza e conclamato inadempimento, motivate dall'ente concedente nel decreto di cui al comma 4.
6. Nei casi di estinzione di una concessione autostradale ai sensi del comma 3, l'importo di cui all'articolo 190, comma 4, lettera a), del Codice dei contratti pubblici è determinato, entro dodici mesi dall'estinzione della concessione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze previa verifica delle voci di bilancio e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione. È fatto salvo il diritto dell'ente concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinati anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA ai sensi del comma 5.
7. In caso di estinzione di una concessione autostradale, nelle more dello svolgimento delle procedure di affidamento a un nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione si applica l'articolo 178, comma 5, del Codice dei contratti pubblici. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per l'ente concedente di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile.



Articolo 12

(Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali)

1. Per le concessioni autostradali affidate ai sensi dell'articolo 3, commi 1 e 2, con delibera dell'ART, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g-bis) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflattivo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF, in coerenza con quanto previsto dalla Direttiva UE 2022/362, del 24 febbraio 2022, che modifica le Direttive UE 1999/62/CE, 1999/37/CE e UE 2019/520. Il pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.
2. Le tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate sulla base del predetto sistema tariffario, tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti, e sono indicate nello schema di convenzione da porre a base di gara. Le tariffe definite ai sensi del presente comma garantiscono l'integrale copertura dei seguenti oneri:
 - a) l'onere per il sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, finalizzato a recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura, relativi alle attività di cui all'articolo 6, comma 1, lettere a) e b);
 - b) l'onere relativo al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale a pedaggio, nonché, dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al miglior funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;
 - c) l'onere volto a remunerare eventuali costi esterni, come definiti dall'articolo 2, comma 1, punto 9), della Direttiva UE 2022/362.
3. Sulla base del sistema tariffario definito dall'ART ai sensi del comma 1, nello schema di convenzione posto a base di gara l'ente concedente indica le tariffe da applicare alla tratta autostradale, garantendo in ogni caso la continuità del livello di tariffazione in essere, e le quote relative agli oneri di cui al comma 2 destinate, rispettivamente:
 - a) alla remunerazione delle attività di cui all'articolo 6, comma 1, lettere a) e b), tramite l'applicazione della componente tariffaria di gestione (Tg) e la componente tariffaria di costruzione (Tk), di competenza del concessionario;
 - b) al recupero degli oneri di cui al comma 2, lettera b), tramite l'applicazione della componente tariffaria per oneri integrativi (Toi), di competenza dell'ente concedente.
4. Le tariffe da pedaggio di cui al comma 2 sono integralmente riscosse dal concessionario. La quota delle risorse di cui al primo periodo relative alla componente tariffaria per oneri integrativi di cui al comma 3, lettera b) sono accantonate annualmente nel bilancio di esercizio dei concessionari in un fondo vincolato.
5. Ogni anno con la legge di bilancio, nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, è definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria di cui al secondo periodo del comma 4 che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, al Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e, per



una quota, al Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata. L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria di cui al primo periodo nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio di cui al comma 6 emerga che le somme di cui al primo periodo incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio gli stanziamenti iscritti nei fondi di cui al presente comma sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili.

6 Al fine di determinare l'importo di cui al comma 5, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze entro il 31 luglio la previsione delle risorse della componente tariffaria di cui al secondo periodo del comma 4 che si stima di incassare nell'anno successivo e, in corso d'anno, su base trimestrale le informazioni di monitoraggio degli incassi dei singoli concessionari.

7. Le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla della rete autostradale, sono ripartite, con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 ottobre di ogni anno, per essere destinate alla realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione all'intero sistema autostradale nazionale o agli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base di gara. I decreti di cui al primo periodo indicano la tipologia di investimento, il beneficiario e l'importo dei lavori per ciascun anno di costruzione. Con i medesimi decreti le risorse del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni sono destinate al riequilibrio economico-finanziario delle concessioni affidate dall'ente concedente, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato.

Articolo 13

(Pianificazione e programmazione degli investimenti autostradali)

1. Al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni da affidare ai sensi del presente Capo, tenuto conto della relazione sugli investimenti trasmessi dai concessionari uscenti al termine della concessione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, è adottato il Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale. Il Piano può essere aggiornato con le modalità di cui al primo periodo al termine di ogni biennio.

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

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



Articolo 14

(Disposizioni applicabili alle concessioni in essere)

1. Alla procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, alla data di entrata in vigore del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, e successive modificazioni.
2. Le società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ai requisiti di cui all'articolo 8, comma 1. L'aggiornamento dei PEF presentati, entro il termine del 30 marzo dell'anno di scadenza del periodo regolatorio conformemente ai criteri di cui al primo periodo, è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre del medesimo anno, previo recepimento nelle proposte di aggiornamento dei PEF delle rettifiche richieste dall'ente concedente all'esito delle verifiche effettuate sui piani di investimento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al presente comma sono incrementate nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei PEF.
3. L'ente concedente, in sede di istruttoria degli aggiornamenti dei PEF presentati dai concessionari ai sensi dei commi 1 e 2, verifica l'ammontare degli investimenti da realizzare da parte del concessionario, distinguendo:
 - a) la quota di oneri di investimento di competenza del concessionario, secondo quanto previsto nelle convenzioni di concessione;
 - b) la quota di oneri di investimento da finanziare in sede di aggiornamento del PEF a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro;
 - c) la quota residua di oneri di investimento che non può essere coperta nell'ambito di quanto previsto dalle lettere a) e b).

Articolo 15

(Esterneizzazione delle concessioni)

1. Alle concessioni autostradali in essere non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea vigente al momento dell'affidamento o della proroga si applicano le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture stabilita convenzionalmente dall'ente concedente e dal concessionario di cui all'articolo 186, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici.



Articolo 16

(Disposizioni di coordinamento normativo)

1. Le disposizioni di cui al presente Capo, ad eccezione della Sezione VI, si applicano alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, fatto salvo in ogni caso quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. Resta in ogni caso esclusa l'applicazione dell'articolo 10 alle concessioni in essere.
2. All'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) alla lettera g), le parole: "nuove concessioni" sono sostituite dalle seguenti "concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024";
 - b) dopo la lettera g), è inserita la seguente: "g-bis) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025 il sistema tariffario per la definizione delle tariffe basato sul modello del price-cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti in-house; a esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti con gara ed in house, nonché sugli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;";
3. All'articolo 35, comma 1 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al primo periodo, le parole: "o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio" sono sostituite dalle seguenti: "o di autostrade non sottoposte a pedaggio";
 - b) il secondo e terzo periodo sono abrogati.
4. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni richiamo in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti all'articolo 35, comma 1, primo, terzo e quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, si intende riferito all'articolo 11, commi 3 e 7 della presente legge.
5. L'articolo 7-bis, commi 1 e 2 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108 sono abrogati. Ogni richiamo in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti all'articolo 7-bis, commi 1 e 2 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 si intende riferito all'articolo 11, commi 4 e 6 della presente legge.
6. Alla data di scadenza dell'ultima concessione in vigore alla data di entrata in vigore della presente legge sono, altresì, abrogati:
 - a) l'articolo 43, commi 1, 2, 2-bis e 3 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214



- b) l'articolo 8-duodecies del decreto-legge 08 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;
- c) l'articolo 2, commi 82, 83 e 84 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;
- d) l'articolo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47.

CAPO II

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RILEVAZIONE PREZZI E USI COMMERCIALI, SETTORE ASSICURATIVO, TRASPORTO, DEHORS E CONCORRENZA

ART. 17

(Disposizioni in materia di monitoraggio e rilevazione dei prezzi)

1. All'articolo 2, comma 2, della legge 29 dicembre 1993, n. 580, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «La rilevazione di prezzi e delle tariffe è limitata a determinati prodotti individuati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi, di cui all'articolo 2, comma 198, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale, anche alla luce delle risultanze del monitoraggio di cui all'articolo 2, comma 199-bis, della citata legge n. 244 del 2007. Le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe sono definite da apposite linee guida adottate dal Garante per la sorveglianza dei prezzi nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e di garanzia di imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento.».

ART. 18

(Attività di rilevazione degli usi commerciali)

1. Al fine di assicurare modalità trasparenti nelle attività di rilevazione di usi commerciali, all'articolo 11, comma 5, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, legge 4 agosto 2006, n. 248, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Le Commissioni provinciali assicurano, il rispetto di quanto previsto al primo periodo. In caso di violazione, il presidente della Commissione provinciale, istituita ai sensi dell'articolo 34 del regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, provvede a dichiarare la decadenza del Comitato tecnico. Ove non provveda, la Camera di Commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque via abbia interesse, provvede alla revoca della Commissione provinciale.».

ART. 19

(Misure per favorire la concorrenza nel settore assicurativo)

1. Nelle more dell'attuazione dell'articolo 145-bis, comma 2 e comma 3, del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e della conseguente piena interoperabilità dei dispositivi elettronici di cui all'articolo 132-ter del medesimo codice, al fine di favorire la concorrenza in ambito assicurativo, sono vietate le clausole che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi, alla



scadenza annuale del contratto, il dispositivo di cui all'articolo 132-ter del citato codice, fermo restando il diritto dell'impresa assicurativa a ottenerne la restituzione. Le clausole apposte in violazione del divieto di cui al primo periodo sono nulle, mentre il contratto rimane valida per il resto.

2. L'assicurato può richiedere, per il tramite della compagnia assicurativa, al provider di telematica assicurativa che gestisce il dispositivo elettronico di cui all'articolo 132-ter comma 1 lettera b) del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005 che è stato installato su richiesta dell'impresa assicurativa o che è presente sul veicolo quale dotazione di fabbrica, i dati relativi alla percorrenza complessiva, alla percorrenza differenziata in funzione delle diverse tipologie di strade percorse e all'orario, diurno o notturno, di percorrenza negli ultimi dodici mesi. Tali dati sono resi accessibili all'assicurato, a titolo gratuito, in un formato strutturato, con modalità di uso comune e leggibile da dispositivo automatico.
3. La compagnia assicurativa, che si avvale dei dati di cui al comma 2 per calcolare il premio del nuovo contratto stipulato con l'assicurato e che non prevede la prosecuzione del servizio da parte dello stesso provider di telematica assicurativa, è tenuta a versare a quest'ultimo, quale presupposto per l'utilizzo dei dati, un compenso una tantum non superiore a euro 20.

ART. 20

(Sistema informativo antifrode per rapporti assicurativi non obbligatori)

1. Le imprese assicurative possono istituire, per il tramite della relativa associazione, un sistema informativo sui rapporti assicurativi per rami diversi dalla responsabilità civile automobilistica, con la finalità di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti. Il sistema è alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese assicurative ed è sottoposto alla vigilanza dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), che vi provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Le imprese assicurative possono utilizzare i dati del sistema informativo per finalità connesse con la liquidazione dei sinistri.
2. Le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo e le tipologie di dati da trattare, sono definiti dall'IVASS con proprio regolamento, da adottare sentiti il Garante per la protezione dei dati personale e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) previa consultazione delle imprese di assicurazione e della relativa associazione rappresentativa.
3. I costi della realizzazione e della gestione del sistema informativo sono esclusivamente a carico delle imprese assicurative partecipanti. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 21

(Modifiche al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206)

1. Dopo l'articolo 15 del codice del consumo di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, è inserito il seguente:

«Art. 15-bis - *(Misure di contrasto alla prassi commerciali di riporzionamento dei prodotti preconfezionati)* -



1. I produttori che mettono in vendita, anche per il tramite dei distributori operanti in Italia, un prodotto di consumo che, pur mantenendo inalterato il precedente confezionamento, ha subito una riduzione della quantità nominale e un correlato aumento del prezzo per unità di misura, informano il consumatore dell'avvenuta riduzione della quantità e dell'aumento del prezzo in termini percentuali, tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica.

2. L'obbligo di informazione di cui al comma 1 si applica per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data in cui il prodotto è esposto nella sua quantità ridotta.».

ART. 22

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea)

1. All'articolo 10-*bis*, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «In caso di mancata iscrizione al registro di cui al presente comma, nei confronti dei soggetti di cui al primo periodo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11-*bis*, comma 1, lettera b), della legge 15 gennaio 1992, n. 21. I comuni accedono al registro al fine di verificare la veridicità dei dati ivi contenuti e procedono alla ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero delle licenze e delle autorizzazioni per ciascun comune, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'esito della ricognizione dai medesimi effettuata. I comuni accedono al registro anche ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza per i quali si renda necessario l'accesso ai dati contenuti nel registro e comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi agli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea adottati.

2. Al codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 85:

1) il comma 4 è sostituito dal seguente: «4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-*bis* della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.812 a euro 7.249 e, se si tratta di autobus immatricolati a noleggio con conducente, da euro 1.998 a euro 7.993. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione.»;

2) il comma 4-*bis* è sostituito dai seguenti: «4-*bis*. L'utilizzo di un veicolo di cui al comma 2 destinato a noleggio con conducente in violazione di quanto disposto dagli articoli 3 e 11 della legge n. 21 del 1992, è soggetto alle seguenti sanzioni:

a) alla prima violazione, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 178 a euro 672, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

b) alla seconda violazione registrata sul medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.010,



nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo compreso tra uno e due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

c) alla terza violazione registrata sul medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 356 a euro 1.344, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

d) alla quarta violazione registrata sul medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 528 a euro 2.020 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II.

4-ter. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 4 e 4-bis, l'utilizzo di un veicolo di cui al comma 2 destinato a noleggio con conducente in violazione delle condizioni di cui all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338.»;

b) all'articolo 86, il comma 3 è sostituito dai seguenti:

«3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi in violazione di quanto disposto dagli articoli 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è soggetto alle seguenti sanzioni:

a) alla prima violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 178 a euro 672 nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

b) alla seconda violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.010 nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo compreso tra uno e due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

c) alla terza violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 356 a euro 1.344 nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi, secondo le norme del titolo VI, del capo I, sezione II;

d) alla quarta violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 884 a euro 2.020 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II.

3-bis. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 2 e 3, chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle condizioni di cui alla licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338.».

3. Le disposizioni di cui al comma 2 entrano in vigore decorsi sei mesi dalla pubblicazione del decreto adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n.21.

ART. 23

(Delega al Governo in materia di dehors)

1. Il Governo è delegato ad adottare un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico



alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata.

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, secondo i principi di ragionevolezza e proporzionalità, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) esclusione dal regime autorizzatorio di cui agli articoli 21, 106, comma 2 bis, e 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili sulle aree di cui all'art. 10, comma 4, lettera g) del medesimo decreto legislativo, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie o gli spazi aperti urbani strettamente prospicienti i siti archeologici o ad altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;
- b) definizione delle modalità di attuazione per l'individuazione dei siti archeologici e degli altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;
- c) introduzione dell'istituto del silenzio assenso per le aree strettamente prospicienti di cui alla lettera a);
- d) individuazione dei criteri finalizzati a valutare la compatibilità degli interventi sottoposti ad autorizzazione, di cui alla lettera a), con la tutela dell'interesse culturale e paesaggistico sulla base dei seguenti parametri di riferimento: mantenimento della fruibilità del patrimonio culturale; progettazione integrata con lo spazio circostante; decoro e omogeneità degli elementi di arredo; chiare delimitazioni e perimetrazioni degli elementi e delle strutture amovibili;
- e) previsione che il diniego dell'autorizzazione possa essere opposto solo quando non sia possibile dettare specifiche prescrizioni di armonizzazione che ne consentano la compatibilità;
- f) previsione, per le aree strettamente prospicienti di cui alla lettera a), di misure di semplificazione delle procedure amministrative, anche prescindendo dall'autorizzazione nel caso in cui l'elemento o la struttura amovibile sia conforme ad accordi, protocolli, regolamenti o altre intese in materia di occupazione di suolo pubblico, elaborati con gli uffici territorialmente competenti del ministero della cultura;
- g) previsione di procedure omogenee sull'intero territorio nazionale, secondo principi di massima semplificazione dei procedimenti edilizi;
- h) previsione di un regime sanzionatorio adeguato in caso di violazioni;
- i) previsione che le disposizioni attuative dei criteri di cui alle lettere da a) a g) si applichino anche alle strutture amovibili che hanno fruito delle deroghe di cui all'articolo 9-ter, comma 5, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137. In tal caso l'istanza è presentata entro 90 giorni dall'entrata in vigore del decreto delegato;
- j) previsione di criteri uniformi cui i Comuni devono adeguare i propri regolamenti, al fine di garantire zone adeguate per il passaggio dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria, nel caso di occupazione di marciapiedi.

3. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro della cultura, di concerto con il Ministro dell'interno, del Ministro della giustizia, del Ministro per la pubblica amministrazione, del Ministro del turismo, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che è reso nel termine di trenta giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di decreto è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Qualora il termine previsto per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari scada nei



trenta giorni che precedono la scadenza del termine di delega di dodici mesi previsto dal primo periodo, o successivamente, quest'ultimo è prorogato di novanta giorni.

4. Le autorizzazioni e le concessioni per l'utilizzazione temporanea del suolo pubblico rilasciate ai sensi dell'articolo 9-ter, commi 4 e 5, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, sono prorogate sino al termine di cui al comma 3 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2025.

CAPO III

MISURE IN MATERIA DI START UP

ART. 24

(Modifiche alla definizione di start-up innovativa)

1. All'articolo 25, comma 2, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo la lettera a), è inserita la seguente:

«a-bis) è una micro, piccola o media impresa (MPMI), come definita dalla raccomandazione 2003/361/CE;»;

b) dopo la lettera g), è inserita la seguente:

«g-bis) entro il secondo anno dall'iscrizione nella sezione speciale di cui al comma 8 dispone di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro e impiega almeno un dipendente;»;

c) alla lettera h), numero 3), le parole «e all'attività di impresa», sono sostituite dalle seguenti: «e siano utilizzate dall'impresa.».

ART. 25

(Misura transitoria definizione start up innovativa)

1. Le start up innovative iscritte nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, alla data di entrata in vigore della presente legge, hanno diritto di permanervi sulla base, alle condizioni e per il tempo previsto dalla normativa previgente, sempre che esse si adeguino a quanto previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), della presente legge entro 24 mesi dalla sua entrata in vigore.

ART. 26

(Modifiche alla definizione di incubatore certificato)

1. All'articolo 25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera e), dopo le parole «start up innovative» sono inserite le seguenti «oppure nell'attività di supporto e accelerazione di start-up innovative»;

b) al comma 7:



1) alla lettera a), le parole «costituzione e/o incubazione di start-up» sono sostituite dalle seguenti: «costituzione o incubazione o accelerazione di start-up»;

2) alla lettera b), dopo la parola «ospitate» sono aggiunte le seguenti: «o supportate»;

3) alla lettera d), dopo le parole «personale ospitato» sono aggiunte le seguenti: «o personale delle start-up innovative supportate»;

4) alla lettera e), le parole «rispetto all'anno, precedente» sono sostituite dalle seguenti: «delle start-up innovative supportate rispetto all'anno precedente»;

5) alle lettere f), g) e h), dopo la parola «incubate» sono aggiunte le seguenti: «o supportate»;

c) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo «Gli incubatori certificati che svolgono attività di accelerazione di start up sono iscritti in una sezione speciale del registro delle imprese diversa da quella di cui al periodo precedente.».

2. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge sono aggiornati i criteri minimi di cui al decreto del Ministero delle imprese e del *Made in Italy* di cui al comma 7 dell'articolo 25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, con riferimento allo svolgimento di attività di supporto e accelerazione di start-up innovative di cui al comma 5, lettera e) del suddetto articolo 25, diversa dall'attività di incubazione e sviluppo.

3. Gli incubatori certificati che svolgono l'attività di accelerazione di start up iscritti nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'ultimo periodo del comma 8 dell'articolo 25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni agevolative previste dall'articolo 26, comma 8, e 27 del medesimo decreto-legge n. 179 del 2012 e di quelle di cui all'articolo 28 della presente legge.

ART. 27

(Contributo sotto forma di credito di imposta in favore degli incubatori certificati)

1. A decorrere dal periodo d'imposta 2025, agli incubatori certificati di cui all'articolo 25, comma 5, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, è concesso, nel limite di spesa complessivo di cui al comma 2, un contributo, sotto forma di credito d'imposta, pari al 8 per cento della somma investita, nel capitale sociale di una o più start-up innovative direttamente ovvero per il tramite di organismi di investimento collettivo del risparmio o di altre società che investano prevalentemente in start-up innovative. L'investimento massimo sul quale calcolare il credito d'imposta non può eccedere, in ciascun periodo d'imposta, l'importo di euro 500.000 e deve essere mantenuto per almeno tre anni. L'eventuale cessione, anche parziale, dell'investimento prima del decorso di tale termine, comporta la decadenza dal beneficio ed il recupero dello stesso, maggiorato degli interessi legali.
2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso nel limite di spesa complessivo di 1.800.000 euro annui a decorrere dall'anno 2025.
3. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono stabiliti, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 2, i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta nonché la definizione delle modalità di verifica, controllo ed eventuale recupero dei crediti d'imposta non spettanti.
4. I contributi sono concessi nei limiti previsti dal regolamento (UE) n. 2831/2023 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti *de minimis*.



ART. 28

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

1. Al comma 88 dell'articolo 1, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, la parola "10%" è sostituita da "8%" e dopo il primo periodo è inserito il seguente: "La percentuale di cui al precedente periodo è incrementata di un ulteriore 2 %, per gli investimenti qualificati di cui al comma 89, lettera b-ter)."
2. Al comma 92 dell'articolo 1, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, la parola "10%" è sostituita da "8%" e dopo il primo periodo è inserito il seguente: "La percentuale di cui al precedente periodo è incrementata di un ulteriore 2 %, per gli investimenti qualificati di cui al comma 89, lettera b-ter).

ART. 29

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

1. Al comma 1 dell'articolo 26-*bis* del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

«*b*) un investimento di almeno euro 500.000 in strumenti rappresentativi del capitale di una società, o di un fondo di venture capital, costituiti e operanti in Italia, mantenuto per almeno due anni ovvero di almeno euro 250.000 nel caso tale società sia una start-up innovativa iscritta nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;».

ART. 30

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al Capo I, al Capo II e al Capo III, salvo quanto previsto al comma 2, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.
2. Agli oneri derivati dall'articolo 27, pari a 1,8 milioni di euro annui a decorrere dal 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

ART. 31

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale

