



Decreto-legge 21 maggio 2025, 73, recante “Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l’ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l’attuazione di indifferibili adempimenti connessi al piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all’Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti

Memoria

Giugno 2025



Sommario

1.	Premessa e valutazioni di carattere generale	2
2.	Valutazioni di dettaglio e proposte	3
A.	Infrastrutture Strategiche e Grandi Opere (Articolo 1)	3
B.	Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile (Articolo 2)	5
C.	Classificazione sismica degli edifici pubblici (Articolo 3)	7
D.	Autotrasporto merci e logistica (Articolo 4)	7
E.	Aggiornamento dei canoni demaniali marittimi (Articolo 6)	9
F.	Disposizioni urgenti in materia di prezzi (Articolo 9)	10
G.	Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale (nuovo Articolo 10bis)	11
H.	Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali (Articolo 11)	12
I.	Accelerazione degli investimenti in energie rinnovabili (Articolo 13)	12
J.	Opere per i Giochi Milano-Cortina 2026 (Articolo 15)	13
K.	Proposte per ulteriori interventi urgenti	Errore. Il segnalibro non è definito.
3.	Considerazioni conclusive	15

1. Premessa e valutazioni di carattere generale

Confindustria accoglie con attenzione l'esame del Disegno di legge A.C. 2416 per la conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 117 del 21 maggio 2025 (di seguito anche "Decreto" o "Provvedimento").

Il provvedimento si configura come un testo complesso e articolato, composto da 17 articoli suddivisi in sette Capi, con l'obiettivo dichiarato di garantire la continuità nella realizzazione delle infrastrutture strategiche, l'efficienza dei contratti pubblici, il corretto funzionamento dei trasporti e la gestione ordinata del demanio portuale e marittimo. Inoltre, il decreto intende assicurare l'attuazione di adempimenti indifferibili connessi al PNRR e agli obblighi dell'Italia verso l'Unione Europea.

A tal proposito, il Decreto affronta, con misure urgenti, una molteplicità di ambiti interconnessi: dalle grandi opere (come il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria), all'autotrasporto e alla circolazione stradale, fino alla disciplina delle concessioni autostradali, alla revisione prezzi nei contratti pubblici, alle norme sulla sicurezza informatica della Motorizzazione e all'assetto del sistema portuale nazionale.

Dal punto di vista industriale, il decreto tocca direttamente alcuni pilastri strategici per la competitività del Paese: gli investimenti infrastrutturali, la certezza e stabilità delle regole sugli appalti, la semplificazione procedurale, la logistica e la mobilità delle merci, la governance e la digitalizzazione del settore trasporti. Temi centrali per la base manifatturiera italiana e per l'intero sistema produttivo.

Per tali motivi, Confindustria ritiene fondamentale che il provvedimento sia oggetto di un esame attento in sede parlamentare, affinché le finalità di accelerazione e razionalizzazione non compromettano la coerenza del quadro regolatorio, la tutela della concorrenza, la capacità operativa delle imprese e l'efficacia concreta degli strumenti previsti.

In questa prospettiva, Confindustria propone una serie di interventi normativi puntuali, all'adeguamento dei meccanismi di aggiornamento dei canoni demaniali marittimi, alla revisione della disciplina sui tempi e costi del trasporto merci su strada, alla parificazione dei criteri per la revisione prezzi nei contratti pubblici, nonché al potenziamento degli investimenti in energie rinnovabili e in infrastrutture digitali strategiche.

Infatti, in un Paese in cui le infrastrutture costituiscono un elemento chiave per la competitività, la coesione territoriale e la transizione ecologica, l'intervento normativo in oggetto si colloca in un quadro più ampio di esigenze strutturali e strategiche. Le scelte in materia di mobilità e logistica, infatti, non possono prescindere da una visione realistica e aggiornata dei fabbisogni infrastrutturali del sistema economico e produttivo italiano.

Secondo quanto delineato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2025, il fabbisogno infrastrutturale nazionale per il periodo 2025–2031 è stato stimato in circa 56,5 miliardi di euro. Questa cifra riguarda l'attuazione delle opere prioritarie individuate a livello centrale, comprese quelle

relative ai corridoi TEN-T, ai progetti transfrontalieri, alla mobilità militare e agli interventi già avviati o di prossima cantierizzazione. A tali opere si affiancano ulteriori proposte avanzate a livello territoriale o settoriale, per le quali è in corso una valutazione di coerenza rispetto agli obiettivi strategici del Paese, alla sostenibilità finanziaria e all'effettivo contributo alla crescita economica.

Sempre secondo il MIT, l'azione pubblica dovrà supportare e rafforzare le trasformazioni in atto: accelerare il completamento delle opere previste dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare, migliorare la resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici, favorire la digitalizzazione della logistica e sviluppare connessioni intermodali nei principali nodi urbani, portuali e industriali.

Alla luce di tali considerazioni, risulta evidente quanto sia fondamentale che ogni misura normativa in materia di infrastrutture si inserisca in un quadro programmatico coerente, capace di garantire rapidità attuativa, trasparenza regolatoria, qualità progettuale e valorizzazione delle ricadute industriali e occupazionali. In questo senso, il decreto-legge 73/2025 tocca alcuni punti nevralgici del sistema trasporti e logistica e merita una lettura approfondita, finalizzata a rafforzarne l'efficacia nell'ambito degli impegni che l'Italia ha assunto sul piano nazionale ed europeo.

Di seguito, con l'auspicio di contribuire utilmente all'esame parlamentare del Decreto, si condividono alcune valutazioni sulle misure di principale interesse per le imprese, con evidenza anche di alcune proposte di rafforzamento e integrazione del Provvedimento.

2. Valutazioni di dettaglio e proposte

A. Infrastrutture Strategiche e Grandi Opere (Articolo 1)

L'Articolo 1 aggiorna i criteri di quantificazione dei costi dell'opera e istituisce un Collegio consultivo tecnico con compensi dimezzati, finalizzato a prevenire contenziosi durante l'esecuzione.

Confindustria valuta positivamente l'intento di accelerare l'avvio di cantieri strategici, come il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria. Dopo decenni di studi, investimenti e battute d'arresto, la realizzazione del collegamento stabile tra Calabria e Sicilia rappresenta una scelta strategica e di civiltà, un atto necessario per affermare il principio della continuità territoriale e colmare il divario infrastrutturale che penalizza l'intero Mezzogiorno.

I numeri parlano chiaro: oltre 650.000 imprese tra Sicilia e Calabria, 900.000 lavoratori, ricavi per 60 miliardi di euro. Eppure, ogni giorno si scontano tempi di attesa fino a tre ore per attraversare appena tre miglia di mare. Il progetto, con una campata centrale da 3.300 metri e una durata di costruzione stimata in sei anni, potrebbe generare fino a 40.000 occupati/anno e garantire un ritorno economico stimato al 9%.

È una scelta che guarda al futuro, anche in chiave ambientale, al fine di creare un sistema plurimodale efficiente.

A tal riguardo si osserva che il legame tra dotazione infrastrutturale e sviluppo economico è tipico dell'economia dello sviluppo e, come tale, ha una valenza dinamica e di lungo periodo.

Tale legame è avvalorato sia dalle più recenti teorie della crescita che da evidenze empiriche, che dimostrano che gli effetti, diretti e indiretti, delle infrastrutture influiscono positivamente sulla performance del tessuto produttivo.

Dall'analisi Costi di SdM-benefici è emerso che i costi dell'investimento saranno ammortizzati dai ricavi derivanti dal pagamento dei pedaggi e del canone di concessione di transito della rete ferroviaria, oltre che dall'aumento delle entrate fiscali.

Dalla stima della redditività è risultato un tasso di rendimento economico intorno al 9%.

I vantaggi in fase di costruzione sono evidenti:

- un aumento dell'occupazione, sia direttamente nei cantieri che nell'indotto, che si stima complessivamente intorno alle 40 mila unità/anno;
- un aumento della produzione di beni e servizi intermedi da parte delle imprese locali e nazionali, stimato in sei miliardi di euro, e il relativo aumento di occupazione;
- un aumento dei consumi derivante dall'aumento del reddito di chi partecipa alla costruzione dell'opera;
- un incremento del gettito fiscale, derivante da un insieme di imposte, di contributi sociali, di oneri tributari di vario genere collegati alla realizzazione dell'investimento, che, riducendo la parte di spesa che grava sulla finanza pubblica, realizzano una mera partita di giro.
- il mantenimento di un alto livello di occupazione;
- una riduzione dei costi di trasporto, sia riguardo il trasporto merci privato, che contribuisce ad un aumento della produttività dei fattori produttivi, e quindi un aumento di competitività delle imprese - la totale capacità di assorbimento della domanda di attraversamento - un risparmio medio di tempo rispetto all'attraversamento via mare, pari a due ore per i treni e un'ora per i mezzi gommati, e di svariate ore per il traffico merci ferroviario, considerando sia il tempo di puro attraversamento che il tempo necessario per le operazioni di imbarco e sbarco, particolarmente lunghe e laboriose per i treni;
- una maggiore facilità nella mobilità urbana tra le due sponde, corrispondente ad una domanda di migliaia di spostamenti giornalieri per motivi di studio o di lavoro;
- i vantaggi derivanti dalla riduzione del servizio traghetti, in termini di disinquinamento delle acque e di protezione delle coste e dell'ecosistema marino.

Infine, secondo una stima della Regione Siciliana la condizione di insularità costerebbe alla Sicilia tra i 4 ai 5 miliardi di euro l'anno. Peraltro, la Commissione Europea riconosce che

l'insularità rappresenta un fattore penalizzante e che, pertanto, le regioni interessate sono meritevoli di azioni politiche capaci di far superare il gap rispetto alle aree continentali.

Il deficit infrastrutturale nel settore dei trasporti rappresenta un ostacolo alla crescita e la decisione di realizzare un attraversamento stabile nello Stretto di Messina è vitale per l'economia, strategica per gli investimenti, pubblici e privati, che sono alla base della crescita economica e dell'occupazione.

La dotazione infrastrutturale nel settore dei trasporti è la spina dorsale allo sviluppo, fondamentale per rimuovere i vincoli alla crescita. Non a caso nella classificazione delle infrastrutture, quelle relative ai trasporti sono incluse tra le infrastrutture di tipo economico-produttivo, alla base dell'evoluzione degli scambi e della creazione di economie di scala nella fase di commercializzazione. La continuità territoriale favorirebbe l'attrazione di investimenti dall'estero; la realizzazione della plurimodalità (traghetto-ferro-gomma) nell'attraversamento dello Stretto, la realizzazione dell'Alta Velocità in Sicilia.

B. Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile (Articolo 2)

L'articolo 2 introduce disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici, apportando alcune modifiche al Codice dei contratti pubblici (D. lgs. n. 36/2023, di seguito anche CCP).

Tuttavia, il provvedimento non coglie l'occasione per superare alcune criticità della disciplina della revisione dei prezzi nei contratti pubblici di servizi e forniture conseguenti all'approvazione del decreto correttivo (D. lgs. n. 209/2024) al CCP.

Tale decreto ha infatti previsto una nuova disciplina che apertamente discrimina il settore dei servizi e forniture rispetto al settore dei lavori pubblici.

Mentre per il settore dei lavori la soglia per l'attivazione della revisione prezzi è stata abbassata dal 5% al 3% con il riconoscimento del 90% dei costi eccedenti tale soglia, per i servizi e le forniture è rimasta invariata al 5%, con il riconoscimento soltanto dell'80%, anche in questo caso in relazione all'eccedenza rispetto alla franchigia.

L'aver previsto due soglie distinte per l'attivazione di un istituto così importante come quello della revisione prezzi, significa introdurre una ulteriore distinzione anche sulla tutela e sulla conservazione dell'equilibrio contrattuale, principio cardine del nuovo codice. Il ripristino dell'equilibrio previsto dal legislatore all'articolo 9 assume una veste diversa qualora si riferisca ai lavori, servizi o forniture; la diversità delle aliquote per l'attivazione della revisione prezzi non è solo una questione economica, ma svolge anche una funzione centrale nel mantenimento del sinallagma contrattuale finalizzato alla conservazione del rapporto e non alla risoluzione dello stesso.

Oltretutto, la rilevata disparità di trattamento – potenzialmente rilevante anche sotto l'aspetto del principio costituzionale di uguaglianza – ha un impatto ancora più grave nei servizi

caratterizzati da alta intensità di manodopera, per i quali appunto la voce di costo preponderante è quella del lavoro, che in diversi settori incide (da sola) sul bilancio delle aziende per quote pari o superiori all'80%.

Nell'ambito di tale settore, l'inadeguatezza dei meccanismi di revisione dei prezzi è in grado di generare, in un tempo ancor più breve che in altri settori, effetti nefasti sia sui livelli occupazionali, sia sulla stessa tenuta delle aziende, con tutte le conseguenti ripercussioni per il Sistema Paese in termini tanto sociali, quanto di capacità produttiva.

Questo è un chiaro segnale che esiste un problema culturale nell'ambito degli acquisti della pubblica amministrazione, che non tiene conto dell'importanza del settore dei servizi e delle forniture e del ruolo che svolgono nell'economia italiana.

Infatti, il valore complessivo dei bandi pubblicati di importo pari o superiore a 40.000 euro ammonta a circa 271,8 miliardi di euro, di cui 211 miliardi per forniture e servizi.

Le previsioni sopra richiamate minano, tra l'altro, seriamente la possibilità, in molti casi, di proseguire nell'esecuzione dei servizi e delle forniture.

Per questo motivo, si richiede di modificare le norme del CPP in materia di revisione prezzi (art. 60 e Allegato II.2-bis) parificando le soglie di attivazione e la misura del riconoscimento dei maggiori costi previste per il settore dei servizi e forniture a quelle oggi previste per il solo settore dei lavori.

Inoltre, è importante che il provvedimento intervenga su un ulteriore profilo del CCP, che ha un forte impatto sulla competitività del sistema imprenditoriale italiano.

Le imprese manifatturiere europee stanno attraversando un momento storico di grande cambiamento, poiché gran parte degli sforzi, e dunque degli investimenti stanziati da qui ai prossimi anni, sono destinati alla decarbonizzazione dei cicli produttivi.

A questa priorità si aggiunge la necessità di tutelare il mercato nazionale dei prodotti da costruzione dalla concorrenza dei Paesi extra UE. Sono infatti in aumento, in particolare per il comparto del cemento, le importazioni da Paesi che, essendo fuori dal sistema ETS, non hanno gli stessi requisiti ambientali a cui è sottoposta la produzione italiana ed europea, ovvero tutti quei Paesi extra UE che si affacciano sul Mediterraneo.

La perdita di competitività dell'industria nazionale del cemento metterebbe a rischio non solo il settore stesso, ma la capacità del Paese di garantire infrastrutture sicure e sostenibili. Porterebbe, infatti, a legare l'approvvigionamento di materiali fondamentali alla crescita e alla sicurezza del Paese e delle persone che lo vivono alle importazioni, rendendo molto più instabili i flussi e i livelli di costo e mettendo in difficoltà l'intera filiera delle costruzioni nel momento in cui sta facendo da traino di una importante ripresa economica.

Il decreto correttivo del CCP ribadisce con più forza la preferenza per i materiali più sostenibili, ovvero quelli con obbligo di certificazione delle emissioni di CO₂ nell'ambito del sistema europeo ETS.

Tuttavia, dall'entrata in vigore del CPP (e per quanto sinora documentabile), solo qualche stazione appaltante parrebbe aver considerato l'inserimento di una specifica premialità o di criteri di preferenza per i materiali sottoposti al Regolamento ETS (Emission Trading System), ovvero i materiali che rispettano gli elevati standard di sostenibilità europei e che sono in grado di contribuire efficacemente al rispetto degli obiettivi ambientali previsti dal medesimo Codice.

A fronte di tale situazione, il provvedimento in oggetto, il quale all'articolo 2 interviene con correttivi puntuali al CCP volti a superare alcune criticità esistenti, rappresenta dunque una fondamentale occasione di intervento al fine di garantire un ulteriore rafforzamento della disciplina introdotta che, nell'intenzione del legislatore, ha l'obiettivo di tutelare i virtuosi settori UE dei materiali da costruzione dall'erosione della competitività a favore di paesi terzi non soggetti al sistema ETS.

C. Classificazione sismica degli edifici pubblici (Articolo 3)

La norma introduce l'indice di affollamento che distingue fra "normale" e "significativo", rendendo omogeneo il criterio di attribuzione della classe d'uso sismica degli uffici.

Confindustria apprezza il metodo quantitativo previsto e, al contempo, auspica che, durante l'*iter* parlamentare di conversione del Decreto in esame, venga valutata l'opportunità di prevedere un periodo transitorio di dodici mesi che riconosca alle imprese un adeguato arco temporale per adeguare le verifiche di vulnerabilità già avviate.

D. Autotrasporto merci e logistica (Articolo 4)

L'articolo 4 del decreto-legge – rubricato "Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto" – riformula integralmente l'art. 6-*bis* del d.lgs. 286/2005, con l'intento dichiarato di rispondere alle criticità evidenziate dalle categorie del trasporto merci su strada e di evitare fermi che danneggerebbero l'intera filiera logistica.

La nuova disciplina fissa innanzitutto a novanta minuti il periodo di franchigia entro cui le operazioni di carico o di scarico devono essere completate: il termine decorre dall'arrivo del veicolo al punto stabilito e deve essere comunicato da committente, destinatario o altro soggetto della filiera. In caso di contestazione, il vettore potrà attestare l'orario di arrivo con i dati del proprio sistema satellitare o del tachigrafo intelligente di seconda generazione.

Superata la franchigia, committente e caricatore sono obbligati in solido a corrispondere al vettore un indennizzo forfettario di 100 euro per ogni ora – o frazione – di ritardo, salvo che la causa sia imputabile al vettore stesso. L'importo è rivalutato annualmente secondo l'indice FOI dell'ISTAT. L'indennizzo è dovuto anche quando siano ecceduti i tempi materiali previsti in contratto, evitando che operazioni già avviate si protraggano oltre il concordato.

La norma tutela, inoltre, il conducente, garantendogli la possibilità di assistere alle operazioni di carico per verificare la corretta sistemazione della merce, alla luce delle responsabilità previste dagli articoli 164 e 167 del Codice della strada.

Per rendere effettivi i termini di pagamento del trasporto (60 giorni, con sanzione in caso di superamento dei 90 giorni), l'articolo introduce un nuovo comma 15-*bis* all'art. 83-*bis* del DL n. 112/2008: l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato potrà diffidare e sanzionare i committenti che violino in modo diffuso e reiterato le scadenze, applicando l'apparato sanzionatorio della legge antitrust fino al 10 % del fatturato.

Infine, al fine di sostenere la transizione ecologica del parco veicolare, è autorizzato un finanziamento di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, da destinare agli incentivi per il rinnovo dei mezzi ad alimentazione alternativa; la copertura è garantita mediante riduzione del fondo speciale del bilancio statale, senza impatto permanente sui saldi di finanza pubblica.

Nel complesso, l'articolo 4 persegue il condivisibile obiettivo di rafforzare la continuità e l'efficienza del servizio su scala nazionale, attraverso la responsabilizzazione degli attori della catena logistica e la disciplina dei tempi di attesa e di pagamento nei contratti di trasporto.

Al riguardo, Confindustria, pur condividendo l'obiettivo di migliorare la puntualità e la trasparenza nei rapporti contrattuali e nella consapevolezza delle criticità relative ai tempi di attesa per gli autisti al carico e allo scarico, invita ad evitare un'eccessiva rigidità che penalizzi le imprese committenti virtuose, auspicando una definizione più bilanciata delle responsabilità e l'introduzione di un adeguato periodo transitorio per l'adattamento.

In generale, si sottolinea che gli aspetti disciplinati dovrebbero essere lasciati alla libera contrattazione fra le parti, con la promozione di strumenti digitali che garantiscano procedure fluide e flessibili quali il *booking* dinamico delle soste.

Nello specifico, l'inasprimento della franchigia non appare giustificato e la validazione dei tempi di attesa non dovrebbe basarsi solo su strumenti di parte, ma essere confrontabile con dati condivisi e regolamentati, per quanto possibile contrattualmente, tra le parti stesse.

Sul valore prefissato del costo orario della franchigia si configurerebbe inoltre un sistema di tariffe minime sul quale si esprimono perplessità in termini di conformità ai principi sulla concorrenza.

- In particolare: l'articolo 4, comma 1, prevede :
 - un periodo di franchigia pari a 90 minuti, ridotto rispetto alle due ore attuali. Al riguardo, si ritiene che già il limite delle due ore sia molto sfidante da garantire e non appare giustificabile e comprensibile l'ulteriore inasprimento;
 - la dimostrazione da parte del vettore dell'orario di arrivo presso gli stabilimenti mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo

oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione. Tale previsione non tiene conto della possibilità che il vettore si presenti allo stabilimento in un orario diversamente pattuito con il committente/sito industriale di (s)carico o si presenti in anticipo rispetto allo slot orario assegnato. A tal riguardo, si potrebbe prevedere come strumento di verifica dell'orario di arrivo anche quello di accettazione presso il sito industriale. Nel caso poi di arrivo in anticipo, si suggerisce di allineare la nuova disciplina al criterio già adottato dall'art. 2, comma 2, del DM 24 marzo 2011, secondo il quale, in caso di arrivo anticipato, il tempo di attesa si computa a partire dall'orario indicato dal committente;

- l'articolo 4, comma 2, prevede che il committente e il caricatore siano tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia. Sul punto si evidenzia che:
 - l'indennizzo è riferito anche alle operazioni di scarico e sembra che il committente e il caricatore con cui, di norma, il trasportatore ha il contratto di trasporto debbano rispondere anche di eventuali indennizzi per superamento del periodo di franchigia allo scarico presso il cliente;
 - la previsione secondo cui il committente e il caricatore devono corrispondere al vettore un indennizzo pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo successivi rispetto alla durata del periodo di franchigia si configura come sistema di tariffe minime con rivalutazione periodica, che appare in contrasto con la disciplina della concorrenza. In via analoga, si segnala che già in passato tale contrasto ha condotto all'abolizione dei costi minimi dell'autotrasporto.

Non risulta, infine, chiaro se la normativa trovi applicazione sul territorio nazionale anche in caso di trasporto internazionale oppure si applichi ai soli contratti tra Parti nazionali.

Infine, il Decreto non tiene conto delle cause di forza maggiore per mancato rispetto dei tempi di attesa o carico/scarico che potrebbero verificarsi all'interno di uno stabilimento e non prevede diversità di trattamento per contratti verbali e scritti.

E. Aggiornamento dei canoni demaniali marittimi (Articolo 6)

L'articolo 6 introduce un nuovo criterio per l'aggiornamento dei canoni demaniali marittimi: al posto dell'ormai inattuale indice dei valori all'ingrosso viene adottato l'indice dei prezzi alla produzione industriale.

Sul punto, nella relazione di accompagnamento al Decreto si afferma che questa sostituzione avrebbe natura di "interpretazione autentica", intendendo così chiarire che, già in origine, il riferimento all'indice dei prezzi all'ingrosso fosse da considerarsi equivalente a quello della produzione industriale.

Al riguardo, si osserva che tale considerazione non appare scevra da criticità e che potrebbe generare futuri contenziosi, necessitando pertanto di un chiarimento. Infatti,

l'articolo 6 del Provvedimento non fornisce un'interpretazione autentica dell'art. 4 comma 1 del decreto-legge n. 400 del 1993, ma ha una portata innovativa dell'ordinamento, sostituendo un indice con altro ben diverso. Sul punto, la sentenza n. 13/2025 del TAR Lazio ha precisato che: *"In altri termini, l'indice espressamente individuato dalla fonte primaria (quello dei valori per il mercato all'ingrosso...) è stato sostituito, in assenza di modifica legislativa, dal diverso indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali"*, chiarendo quindi che, in origine, l'indice previsto fosse quello dei valori per il mercato all'ingrosso, successivamente sostituito da quello dei prezzi alla produzione industriale

Pertanto, anche in considerazione dei principi espressi di recente dal Consiglio di Stato, non si ritiene possa trovare applicazione, per gli anni precedenti al 2025, l'incremento dei canoni demaniali marittimi calcolati sulla base del criterio dell'andamento de prezzi della produzione industriale. Deve, infatti, trovare applicazione un principio diverso e che porterebbe ad una quantificazione dell'incremento dei canoni demaniali marittimi, per gli anni dal 2022, inferiore a quanto invece effettivamente conteggiato e versato dai concessionari. Occorre, pertanto, chiarire che il nuovo criterio di determinazione de canoni demaniali marittimi si applichi dal 2025 e che le somme in eccedenza versate negli anni precedenti possano essere portate a compensazione sui canoni dovuti dal 2025.

F. Disposizioni urgenti in materia di prezzi (Articolo 9)

L'art. 9 interviene sulla disciplina della revisione prezzi negli appalti di lavori, specificando che, per i contratti di lavori pubblici affidati sulla base di documenti di gara iniziali (redatti secondo l'art. 29, comma 1, lettera a, del decreto-legge 4/2022) e che non hanno ricevuto finanziamenti dai Fondi previsti dall'art. 26 del decreto-legge 50/2022 (noto come decreto aiuti), si applicano — in deroga alle regole previste dai documenti di gara e dal contratto — le norme sulla revisione prezzi contenute nell'art. 60 del nuovo Codice dei Contratti Pubblici.

Il decreto correttivo del Codice dei contratti pubblici (D.lgs. n. 209/2024) prevede una nuova disciplina della revisione prezzi, che apertamente discrimina il settore dei servizi e forniture rispetto al settore dei lavori pubblici.

In particolare, mentre per il settore dei lavori la soglia per l'attivazione della revisione prezzi è stata abbassata dal 5% al 3% con il riconoscimento del 90% dei costi eccedenti tale soglia, per i servizi e le forniture tale soglia è rimasta invariata al 5%, con il riconoscimento soltanto dell'80%, anche in questo caso in relazione all'eccedenza rispetto alla franchigia.

L'aver previsto due soglie distinte per l'attivazione di un istituto così importante come quello della revisione prezzi, significa introdurre una ulteriore distinzione anche sulla tutela e sulla conservazione dell'equilibrio contrattuale, principio cardine del nuovo codice.

Il ripristino dell'equilibrio previsto dal legislatore all'articolo 9 assume una veste diversa qualora si riferisca ai lavori, servizi o forniture; la diversità delle aliquote per l'attivazione della revisione prezzi non è solo una questione economica, ma svolge anche una funzione centrale nel mantenimento del sinallagma contrattuale finalizzato alla conservazione del rapporto e non alla risoluzione dello stesso.

Oltretutto, la rilevata disparità di trattamento – potenzialmente rilevante anche sotto l'aspetto del principio costituzionale di uguaglianza – ha un impatto ancora più grave nei servizi caratterizzati da alta intensità di manodopera, per i quali appunto la voce di costo preponderante è quella del lavoro, che in diversi settori incide (da sola) sul bilancio delle aziende per quote pari o superiori all'80%.

Nell'ambito di tale settore, l'inadeguatezza dei meccanismi di revisione dei prezzi è in grado di generare, in un tempo ancor più breve che in altri settori, effetti nefasti sia sui livelli occupazionali, sia sulla stessa tenuta delle aziende, con tutte le conseguenti ripercussioni per il Sistema Paese in termini tanto sociali, quanto di capacità produttiva.

Questo è un chiaro segnale che esiste un problema culturale nell'ambito degli acquisti della pubblica amministrazione, che non tiene conto dell'importanza del settore dei servizi e delle forniture e del ruolo che svolgono nell'economia italiana.

Infatti, il valore complessivo dei bandi pubblicati di importo pari o superiore a 40.000 euro ammonta a circa 271,8 miliardi di euro, di cui 211 miliardi per forniture e servizi.

Le previsioni sopra richiamate minano, tra l'altro, seriamente la possibilità, in molti casi, di proseguire nell'esecuzione dei servizi e delle forniture.

Per questo motivo, si richiede la modifica delle norme del codice dei contratti pubblici in materia di revisione prezzi (art. 60 e Allegato II.2-bis) parificando le soglie di attivazione e la misura del riconoscimento dei maggiori costi previste per il settore dei servizi e forniture a quelle oggi previste per il solo settore dei lavori.

G. Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale (nuovo Articolo 10bis)

Confindustria auspica che l'esame parlamentare possa valutare l'opportunità di integrare le misure del Decreto, al fine di garantire un'equa distribuzione delle risorse derivanti dalle maggiori entrate da accisa destinate al rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori per il triennio 2024–2026.

In particolare, la norma vigente prevede che tali risorse confluiscono nel Fondo nazionale del TPL, ma non assicura la loro ripartizione anche verso Regioni a Statuto speciale come Sicilia e Friuli-Venezia Giulia, né alle gestioni governative del TPL, che non partecipano al riparto ordinario del Fondo.

Tali territori, a causa della ridotta o nulla compartecipazione al gettito delle accise, non dispongono delle risorse necessarie a garantire la sostenibilità del rinnovo contrattuale, al contrario di altre Regioni già beneficiarie di quota parte del gettito.

In questo scenario, si ritiene che il Decreto ben possa rappresentare il veicolo normativo opportuno per sanare questo squilibrio, prevedendo che anche Sicilia, Friuli-Venezia Giulia e le gestioni governative ricevano una quota del Fondo, secondo criteri definiti con decreto interministeriale, previa intesa in Conferenza Stato–Regioni.

L'intervento garantirebbe uniformità di trattamento alle imprese di TPL su tutto il territorio nazionale, tutelando l'equilibrio economico del settore e assicurando certezza nell'attuazione del contratto collettivo.

H. Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali (Articolo 11)

L'articolo 11 introduce modifiche significative alla disciplina delle concessioni autostradali, intervenendo sulla Legge 193/2024 (cosiddetta "Legge Concorrenza") attraverso l'inserimento del nuovo comma 1-bis all'articolo 16.

In particolare, si consente, fino al 31 dicembre 2026, l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento delle concessioni già avviate ai sensi dell'articolo 3, anche prima del completamento della procedura di adozione del Piano degli investimenti autostradali. Tali lavori saranno successivamente ricompresi in sede di aggiornamento del Piano stesso.

La misura si affianca a ulteriori elementi che vanno nella direzione di rafforzare la certezza del quadro concessorio: la precisazione normativa del valore di subentro, la vincolatività dei pareri delle Autorità competenti (ART e ANAC), nonché la possibilità di inserire lavori straordinari in fase di affidamento rappresentano infatti un insieme di interventi che contribuiscono a delineare un sistema più stabile e prevedibile per gli operatori del settore.

Confindustria accoglie con favore tali previsioni, ritenendole funzionali a evitare situazioni di stallo nella gestione della rete autostradale e ad accelerare i processi di rinnovamento infrastrutturale.

I. Accelerazione degli investimenti in energie rinnovabili (Articolo 13)

L'articolo 13, modifica l'articolo 12 del Testo unico rinnovabili (d.lgs. n. 190/2024) introducendo il nuovo comma 7-bis, che definisce un primo nucleo di zone di accelerazione da includere obbligatoriamente nei piani regionali. Si tratta delle aree industriali già individuate dagli strumenti urbanistici regionali, sovracomunali o comunali e che ricadono all'interno della mappatura elaborata dal Gse, in base al potenziale tecnico nazionale.

Le Regioni e le Province autonome avranno tempo fino al 31 agosto 2025 per sottoporre i propri piani di individuazione delle zone di accelerazione terrestri alla Valutazione Ambientale Strategica (Vas), come previsto dalla normativa vigente. In caso di mancato rispetto della scadenza o di mancata adozione del piano, il Mase potrà proporre l'attivazione dei poteri sostitutivi.

Un altro punto importante riguarda i tempi della Vas sui piani: per velocizzare l'iter, la norma stabilisce che la procedura segua le modalità previste dal decreto legislativo 152 del 2006, ma con termini dimezzati rispetto a quelli ordinari.

L'introduzione e la regolamentazione delle zone di accelerazione sono una delle riforme da effettuare in adempimento degli impegni del PNRR (Riforma 1 della Missione 7). Queste aree sono menzionate nella direttiva UE n. 2023/2413, cosiddetta "Red 3", che agli articoli 15-ter e 15-quater prevede, rispettivamente, la mappatura delle aree da parte degli Stati membri entro il 21 maggio 2025 e la designazione delle zone entro il 21 febbraio 2026.

I progetti inclusi nelle zone di accelerazione beneficiano appunto di misure di semplificazione avanzata, tra cui l'esenzione dalla Via, laddove il proponente abbia attuato misure di mitigazione dell'impatto ambientale eventualmente prescritte dalla Vas.

Confindustria condivide la necessità di definire le zone di accelerazione ma ritiene fondamentale chiarire il quadro normativo complessivo delle aree idonee per lo sviluppo delle energie rinnovabili di cui le zone di accelerazione rappresentano un sotto insieme.

In particolare, appare necessario un adeguamento del DM 21 giugno 2024, alla luce della recente pronuncia del TAR Lazio in materia, stabilendo che le superfici attualmente classificate idonee ex legge (Art. 20, comma 8, del D.lgs. 199/2021) siano considerate aree idonee minime, da ampliare secondo quanto verrà previsto dalle Regioni e province autonome.

Confindustria ritiene, inoltre, necessario sanare l'ulteriore elemento di incertezza rappresentato dal divieto di impianti fotovoltaici a terra in aree classificate agricole, introdotto dall'articolo 5 del DL n. 63/2024 agricoltura, che lo stesso TAR del Lazio ha sottoposto al vaglio della Corte costituzionale, definendolo sproporzionato e in contrasto con l'obiettivo europeo della massima diffusione delle fonti rinnovabili. Al riguardo, si propone pertanto di abilitare l'installazione di impianti fotovoltaici con moduli collocati a terra nelle aree idonee ex lege quantomeno per l'autoproduzione industriale.

J. Opere per i Giochi Milano-Cortina 2026 (Articolo 15)

L'articolo 15 estende i poteri commissariali dell'Amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026, includendo anche gli interventi elencati nel nuovo Allegato 1-ter. Tra questi figurano opere infrastrutturali cruciali per il successo dell'evento

sportivo, come il nodo di Castione Andevenno (“svincolo di Sassella”), il collegamento dei versanti a Cortina e la posa delle condotte idriche dal fiume Boite.

Confindustria considera la misura un tassello importante per il completamento in tempo utile delle opere olimpiche, sottolineando tuttavia la necessità di garantire il rispetto delle regole di legalità, trasparenza e controllo dei costi in ogni fase.

K. Trasporto pubblico locale e regionale

In materia di trasporto pubblico locale e regionale, appare necessario e urgente garantire un’equa distribuzione delle risorse derivanti dalle maggiori entrate da accisa destinate al rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori per il triennio 2024–2026.

In particolare, la norma vigente prevede che tali risorse confluiscono nel Fondo nazionale del TPL, ma non assicura la loro ripartizione anche verso Regioni a Statuto speciale come Sicilia e Friuli-Venezia Giulia, né alle gestioni governative del TPL, che non partecipano al riparto ordinario del Fondo.

Tali territori, a causa della ridotta o nulla compartecipazione al gettito delle accise, non dispongono delle risorse necessarie a garantire la sostenibilità del rinnovo contrattuale, al contrario di altre Regioni già beneficiarie di quota parte del gettito.

In questo scenario, si ritiene che il Decreto ben possa rappresentare il veicolo normativo adatto per sanare questo squilibrio, prevedendo che anche Sicilia, Friuli-Venezia Giulia e le gestioni governative ricevano una quota del Fondo, secondo criteri definiti con decreto interministeriale, previa intesa in Conferenza Stato–Regioni.

L’intervento garantirebbe uniformità di trattamento alle imprese di TPL su tutto il territorio nazionale, tutelando l’equilibrio economico del settore e assicurando certezza nell’attuazione del contratto collettivo.

L. Infrastrutture digitali strategiche e centri dati

Si ritiene, infine importante che il presente provvedimento normativo prenda in considerazione le **infrastrutture digitali strategiche e centri dati**, al fine di favorire lo sviluppo di una rete nazionale di data center ad alta efficienza con specifici interventi anche in termini di semplificazione degli iter autorizzativi

A tal riguardo, appare necessario introdurre una norma specifica volta a semplificare e accelerare i procedimenti autorizzativi per la realizzazione e l’ampliamento dei centri dati, riconosciuti a livello europeo come infrastrutture digitali strategiche, in coerenza con il regolamento delegato (UE) 2024/1364 della Commissione del 14 marzo 2024, sulla prima fase dell’istituzione di un sistema comune di classificazione dell’Unione per i centri dati.

In particolare, si dovrebbe prevedere l’adozione di un procedimento unico per il rilascio di tutte le autorizzazioni necessarie — incluse quelle ambientali, paesaggistiche e culturali —

sotto il coordinamento dell'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, secondo quanto previsto dall'articolo 7 del d.lgs. n. 152/2006. La durata complessiva del procedimento potrebbe essere fissata in dieci mesi, non prorogabili salvo eccezioni motivate, con termini dimezzati per la valutazione di impatto ambientale. In caso di progetti dichiarati di interesse strategico nazionale, troverebbero applicazione le disposizioni speciali dell'articolo 13 del decreto-legge n. 104/2023.

Si tratta di una misura essenziale per attrarre investimenti ad alto contenuto tecnologico, sostenere la transizione digitale del sistema produttivo e rafforzare la resilienza dei servizi cloud e AI-based. L'introduzione di un iter autorizzativo certo, centralizzato e accelerato rappresenta una leva cruciale per il potenziamento delle infrastrutture digitali a supporto della competitività industriale, coerente con gli obiettivi del PNRR e dell'Agenda digitale.

3. Considerazioni conclusive

Nel complesso, Confindustria apprezza lo sforzo normativo e semplificativo perseguito dal decreto. Allo stesso tempo, però, segnala con preoccupazione l'impostazione ancora frammentata e non sistemica con cui si interviene su una materia, quella infrastrutturale, che richiede invece una visione strategica e di lungo periodo.

Il mondo delle infrastrutture in Italia continua a soffrire per la mancanza di una regia unitaria capace di mettere a sistema le informazioni, le esigenze del territorio e le normative vigenti, con gli obiettivi da raggiungere – in primis la decarbonizzazione dei trasporti.

A tal fine, Confindustria ha avviato nell'ultimo anno una ricognizione nazionale sulla dotazione infrastrutturale e sui flussi di traffico merci, con focus specifici a livello di corridoi TEN-T e delle principali filiere produttive. Questo lavoro si è tradotto nell'estensione del progetto OTI Nord – una best practice di analisi e mappatura nel Nord Italia – in un'iniziativa nazionale denominata OTI Italia.

L'obiettivo di OTI Italia è duplice: da un lato, raccogliere i fabbisogni infrastrutturali prioritari espressi dalle imprese e dalle associazioni territoriali in ogni regione; dall'altro, mappare i flussi di traffico che queste opere intercetterebbero, così da valutare l'effettivo allineamento tra le scelte normative e le esigenze del sistema produttivo.

A questo lavoro si affianca una seconda iniziativa specificamente dedicata all'ambito portuale, dove Confindustria sta elaborando – su base dati – una proposta di accompagnamento tecnico allo schema di decreto che il MIT ha annunciato per la riforma della portualità. Infrastrutture e logistica, infatti, non possono più essere affrontate in compartimenti stagni: serve una visione integrata, che connetta le politiche di investimento con gli obiettivi industriali, ambientali e sociali del Paese.

Con questo spirito, ribadiamo la nostra piena disponibilità a collaborare con le Commissioni parlamentari per rafforzare e rendere più coerente l'impianto normativo, affinché le



infrastrutture diventino davvero il motore di uno sviluppo sostenibile e competitivo per l'Italia intera.