

Roma, 21 luglio 2025

Circolare n. 151/2025

Oggetto: Ambiente – Autotrasporto – Codice della Strada – Lavoro – Porti – Trasporti eccezionali – Convertito il DL Infrastrutture – Decreto legge 21.5.2025, n.73, come convertito in Legge 18.7.2025, n.105, su G.U. n.166 del 19.7.2025.

Le disposizioni di interesse introdotte dal decreto legge cd *Infrastrutture* sono state confermate e ampliate con la legge di conversione indicata in oggetto, come di seguito evidenziato.

Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica (Art.1-quater) – In sede di conversione è stata introdotta una norma che istituisce il *Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica* (CIGAL) che ha la finalità di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità degli appaltatori alla normativa lavoristica, contributiva, fiscale, erariale e all'IVA. L'attuazione della disposizione in esame è subordinata all'emanazione di uno specifico decreto interministeriale che dovrà definire i criteri e le regole tecniche per la realizzazione ed il funzionamento del Cruscotto.

Modifica dei tempi di attesa per carico e scarico merci, degli indennizzi, dei tempi di pagamento e delle responsabilità (art.4 c.1-2) – È stata confermata la riduzione da due ore a novanta minuti del periodo franchigia connesso alle attese al carico e allo scarico della merce per ciascuna operazione; inoltre, con un emendamento approvato in fase di conversione è stato previsto che ai fini del calcolo dei tempi di attesa del vettore siano ricompresi anche i periodi di attesa dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario della merce; è stato confermato che, oltre al committente, anche il destinatario della merce o altro soggetto della filiera debbano fornire al vettore le indicazioni su luogo e orario per lo svolgimento delle operazioni e per l'accesso ai punti di carico e scarico e nel caso in cui tale onere non sia stato rispettato il vettore potrà dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni attraverso le risultanze del proprio GPS ovvero con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione. Come già previsto dal decreto originario, superato il periodo di franchigia deve essere corrisposto al vettore un indennizzo pari a cento euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo (tale importo sarà rivalutato annualmente sulla base degli indici ISTAT); il vettore può richiederlo al committente o al caricatore nel termine di prescrizione annuale di cui all'art.2951del c.c., ferma restando la possibilità di proporre domanda di ingiunzione di pagamento ex artt.633 e seguenti c.p.c. Sono state confermate l'introduzione della responsabilità solidale tra committente e caricatore nel pagamento dell'indennizzo e la possibilità che il conducente possa assistere alle operazioni di carico e scarico per verificarne la correttezza. Inoltre, tale indennizzo è dovuto anche nel caso in cui vengano superati i tempi materiali delle operazioni di carico e scarico come indicati nel contratto di trasporto. Quanto ai tempi di pagamento, è stata confermata l'introduzione del nuovo comma 15-bis all'art.83-bis del DL n.112/2008, che prevede che, se dalla violazione dei

termini di pagamento previsti dal suddetto art.83-bis possano ravvisarsi anche eventuali abusi di dipendenza economica, l'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) d'ufficio o su segnalazione del creditore o del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori può adottare le diffide e le sanzioni previste dall'art.15 della legge sulle norme per la tutela della concorrenza e del mercato.

Imballaggi – Non obbligatorietà della restituzione (art.4 c.2-bis) – Durante l'iter di conversione del decreto, è stata prevista una modifica dell'art.11-bis del DLGS n.286/2005 che, come è noto, è stato introdotto nel 2011 per eliminare la responsabilità dei vettori da ogni obbligo di gestione e di restituzione degli imballaggi delle merci trasportate o delle unità di movimentazione utilizzate; pertanto, in virtù della nuova modifica, per gli imballaggi che non rientrano nella definizione di pallet (introdotta dalla L.n.51/2022 di conversione del DL n.21/2022 – cd *DL Carburanti*) si circoscrive tale esonero di responsabilità nel caso in cui la merce sia stata imballata o stivata su apposite unità per la movimentazione per mezzo di servizi ancillari (facchinaggio, supporto alle varie fasi logistico-trasportistiche etc.) resi da soggetti che, nell'esecuzione del trasporto, abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni a favore del vettore. Si fa riserva di tornare sull'argomento per comunicare ulteriori indicazioni e aggiornamenti sulla nuova disciplina.

Risorse per investimenti acquisto veicoli (art.4 c.3) – È stata confermata l'autorizzazione di spesa di sei milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 destinati al rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto merci conto terzi iscritte al REN e all'Albo autotrasportatori.

Trasporti eccezionali – Supporto all'individuazione dei corridoi dedicati (art.4 c.3-bis) – In fase di conversione del decreto è stato previsto che nel sistema dell'Archivio Informativo Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP) siano integrate le funzioni di pianificazione, validazione e monitoraggio dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità; è stata prevista l'interoperabilità di tale sistema con i sistemi telematici utilizzati per il tracciamento dei veicoli impiegati nei trasporti e per la gestione delle infrastrutture (concessionari e gestori autostradali, autorità nazionali quali Albo autotrasportatori e piattaforma del documento unico di circolazione e di proprietà, enti locali) al fine di ridurre i tempi per il rilascio delle autorizzazioni, migliorare la sicurezza stradale, pianificare e gestire più efficacemente la circolazione nonché le infrastrutture; con successivo decreto adottato dal MIT e dal Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri saranno definite le modalità operative e tecniche per l'attuazione dell'interoperabilità dei sistemi nonché le modalità di classificazione e di tracciamento dei corridoi in coordinamento con gli enti proprietari o gestori dei tratti stradali o autostradali interessati.

Targhe prova – Nuovo criterio per il rilascio delle autorizzazioni (art.5 c.3) – È stato confermato che il DPR n.229/2023 relativo alle autorizzazioni in prova dei veicoli (che, come è noto, ha modificato il precedente DPR n.474/2001 in virtù dell'art.1 c.3-4 della L.n.156/2021) dovrà essere modificato: in particolare, sarà modificata la disciplina relativa al numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili che dovrà tenere conto del numero degli addetti dell'impresa richiedente; nelle more dell'adozione del relativo provvedimento di modifica, è stato confermato che le autorizzazioni di prova possano essere assegnate ai richiedenti in misura non superiore al numero dei dipendenti

del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa (il DPR n.229/2023 stabiliva invece la possibilità di rilasciarne una ogni 5 dipendenti/collaboratori stabili, fino a un massimo di 100 autorizzazioni); è stato altresì confermato che le autorizzazioni consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero (il titolare dell'autorizzazione ovvero uno selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo) e, in caso di violazione di tale disposizione è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria già prevista all'art.98 c.5 del CdS per chi impiega un veicolo in circolazione di prova per un uso diverso. In fase di conversione del decreto, è stato inoltre previsto che alle imprese che svolgono attività di imbarco e sbarco e di movimentazione di veicoli nei porti e tra le zone portuali e retroportuali possano essere rilasciate autorizzazioni per la circolazione di prova in numero pari ai dipendenti addetti alle attività operative, inclusi i dipendenti e soci del fornitore di lavoro portuale temporaneo.

Limitazione alla circolazione per veicoli Euro 5 – Proroga (art.5 c.3-ter) – Durante l'iter di conversione del decreto è stato modificato quanto previsto dal DL n.121/2023 (come convertito dalla L.n.155/2023 – cd *DL sulla qualità dell'aria*) posticipando all'1 ottobre 2026 (in precedenza 1 ottobre 2025) la facoltà delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna di limitare la circolazione (nonché disporre eventuali deroghe) delle autovetture e dei veicoli per il trasporto merci (categoria N1, N2 e N3) ad alimentazione diesel di categoria Euro 5 nel periodo compreso tra l'1 ottobre di ciascun anno e il 31 marzo dell'anno successivo; tali limitazioni saranno applicabili in via prioritaria alla circolazione nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti (in precedenza 30.000), nei quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale e che ricadono in zone dove risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto; successivamente al nuovo termine, le regioni potranno inoltre evitare le limitazioni strutturali alla circolazione, inserendo nei loro piani di qualità dell'aria *misure compensative idonee a raggiungere i livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti* con le richieste di Bruxelles.

Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo (Art.6) – Come è noto, l'aggiornamento dei canoni concessori marittimi (art. 04, c.1 del DL n. 400/1993 convertito dalla legge n. 494/1993) veniva calcolato in base alla media degli indici ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (FOI) e quelli per i prezzi per il mercato all'ingrosso. Tuttavia, poiché da tempo l'Istituto non diffonde più l'indice relativo al mercato all'ingrosso, la norma in esame ha disposto la sostituzione di tale indice con l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali. Inoltre, in sede di conversione del provvedimento, è stata data natura di interpretazione autentica alla disposizione e pertanto la stessa è applicabile anche retroattivamente.

Cristiana Marrone *Per riferimenti confronta circ.ri conf.li nn. [112/2025](#), [52/2025](#), [217/2023](#) e [139/2022](#)*
Responsabile di Area *Allegato uno*
 CM-Gr-Lc/gr

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

G.U. n. 166 del 19.7.2025

LEGGE 18 luglio 2025, n. 105

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuita' nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonche' l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

TESTO COORDINATO DEL DECRETO-LEGGE 21 maggio 2025, n. 73

Testo del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, coordinato con la legge di conversione 18 luglio 2025 n. 105, recante: «Misure urgenti per garantire la continuita' nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonche' l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.».

Capo I

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di lavori pubblici

*****OMISSIS*****

Art. 1 quater

Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica

1. E' istituito il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati nel settore della logistica (CIGAL) al fine di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformita' alla normativa in materia fiscale, contributiva e di lavoro, compresi i tributi erariali e l'imposta sul valore aggiunto, relativamente ai soggetti appaltatori, per promuovere la crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l'ambiente, sostenibile e finalizzato a prevenire l'insorgere di situazioni che possano arrecare danno alle imprese, ai lavoratori e all'erario nonche' per programmare e valutare, anche ai fini del coordinamento informativo, statistico e informatico dei dati delle amministrazioni statali, regionali e locali, le attivita' di vigilanza, attraverso l'utilizzo integrato delle informazioni disponibili nei sistemi informativi, anche tramite l'integrazione di specifici archivi e la creazione di banche di dati unificate. Gli organi di vigilanza sono tenuti ad alimentare un'apposita sezione del Cruscotto informativo dedicata alle sanzioni irrogate nell'ambito della vigilanza sull'applicazione della legislazione fiscale, contributiva e in materia di lavoro, con particolare riferimento alla genuinita' degli appalti.

2. Il CIGAL e' istituito presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Ministero delle imprese e del made in Italy, il Ministero dell'interno, il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, l'Istituto nazionale della previdenza sociale, l'Agenzia delle entrate, l'Ispettorato nazionale del lavoro, l'Unione italiana delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (Unioncamere) e la societa' Sviluppo Lavoro Italia Spa alimentano il CIGAL mettendo a disposizione i dati necessari al suo funzionamento, gia' presenti nelle loro banche di dati, sulla base di quanto disciplinato dal comma 4.

3. L'Unioncamere garantisce lo svolgimento delle funzioni occorrenti allo sviluppo e alla gestione tecnica e informatica del CIGAL, nel rispetto di quanto previsto dal decreto di cui al comma 4 nonche' delle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, e del decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101. A tale fine, essa e' titolare del trattamento dei dati ai sensi del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

4. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno, da adottare, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le regole tecniche per la realizzazione e il funzionamento del CIGAL e le regole per il trattamento dei dati. Con il medesimo decreto e' altresì istituito un tavolo tecnico per lo sviluppo, il coordinamento e l'aggiornamento del CIGAL. Ai componenti del tavolo tecnico non spettano indennità, compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

5. Le organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative al livello nazionale con riferimento al settore della logistica possono partecipare al monitoraggio del funzionamento del CIGAL attraverso la periodica consultazione, nell'ambito del tavolo tecnico di cui al comma 4, in ordine ai flussi informativi riguardanti:

a) il quadro produttivo e occupazionale nel settore della logistica;

b) il quadro dei rischi inerenti al ricorso a prassi non genuine negli appalti;

c) il quadro degli interventi normativi e amministrativi in materia di appalti;

d) il quadro degli interventi di vigilanza in materia di appalti da parte degli organi preposti;

e) il monitoraggio.

6. Le organizzazioni indicate al comma 5 possono chiedere la partecipazione di ulteriori soggetti interessati nell'ambito del tavolo tecnico di cui al comma 4.

7. La diffusione delle informazioni specifiche elaborate a seguito della raccolta e della comparazione dei dati raccolti e' finalizzata al raggiungimento di obiettivi di conoscenza utili per le attività dei soggetti destinatari e degli enti utilizzatori. Tali informazioni sono rese disponibili ai diversi destinatari e pubblicate, a fini statistici, nel rispetto delle disposizioni del codice di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, senza alcuna condivisione dei dati raccolti e comparati dal CIGAL, sulla base dei quali sono elaborate le informazioni.

8. Le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione del presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Capo II

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

*****OMISSIS*****

Art. 4

Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto

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

«Art. 6-bis (Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia). - 1. Il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, e' pari a novanta minuti per ciascuna operazione. Nei tempi di attesa dei veicoli di cui al primo periodo sono compresi anche i periodi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario della merce. Il committente, il destinatario della merce o altro soggetto della filiera del trasporto di cui all'articolo 2 e' tenuto a fornire al vettore indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento di tali operazioni, nonché circa le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico. In caso di mancato rispetto di tale onere, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni di carico o scarico mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione.

2. Il committente e il caricatore sono tenuti in solido a

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

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

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

2. All'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, dopo il comma 15 e' inserito il seguente:

«15-bis. Qualora le eventuali violazioni delle disposizioni di cui ai commi 12, 13 e 13-bis integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-bis, secondo periodo, della legge 18 giugno 1998, n. 192, l'Autorita' garante della concorrenza e del mercato, d'ufficio o su segnalazione del creditore ovvero del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'auto-trasporto di cose per conto di terzi, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, puo' adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.».

2-bis. All'articolo 11-bis, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, le parole: «, il vettore» sono sostituite dalle seguenti: «per mezzo di servizi ancillari resi da soggetti che, nell'esecuzione del trasporto, abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni in favore del vettore, il vettore medesimo».

3. Per le finalita' di ammodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, e' autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026. Le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Agli oneri derivanti dal primo periodo, pari a 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3-bis. Dopo il comma 9 dell'articolo 13 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, e' inserito il seguente:

«9-bis. Al fine di supportare l'individuazione, l'inserimento e la validazione dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalita' di cui all'articolo 7-bis, comma 2-bis, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, l'AINOP e' integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio dei transiti, operando quale infrastruttura di riferimento nazionale per la

condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali rilevanti, anche tramite l'interoperabilita' con sistemi informativi geografici (GIS) gia' in uso da parte di societa' concessionarie operanti nel settore stradale e autostradale, di enti proprietari della rete stradale nazionale di regioni e di enti regionali di gestione della rete stradale locale, nonche' con i sistemi telematici dell'albo nazionale degli autotrasportatori e con la piattaforma di archiviazione del documento unico di circolazione e di proprieta' di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98. L'AINOP interopera con i sistemi telematici di tracciamento dei mezzi e di gestione della rete infrastrutturale e dei flussi di traffico utilizzati dai soggetti di cui al primo periodo, al fine di fornire una rappresentazione centralizzata dei transiti dei trasporti in condizioni di eccezionalita' tracciati e di garantire l'ottimizzazione dei percorsi e la sicurezza della circolazione. Le modalita' operative e tecniche per l'attuazione dell'interoperabilita' dei sistemi di cui al presente comma, ivi comprese le modalita' per l'avvio della fase sperimentale, sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri. Con il medesimo decreto sono definite le modalita' di classificazione in termini di percorribilita' dei corridoi coordinata con i sistemi di segnalazione e autorizzazione che rimangono attribuiti agli enti proprietari o gestori dei tratti stradali o autostradali interessati e sono altresì definite le modalita' di rappresentazione dei tracciamenti, acquisiti dalle piattaforme dei soggetti sopra indicati, in un unico sistema centralizzato per l'utilizzazione, ai fini delle verifiche da parte delle autorita' competenti per il controllo del traffico e dell'effettivo e corretto utilizzo dei percorsi autorizzati.».

3-ter. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-bis sono autorizzate la spesa di 500.000 euro per l'anno 2025, di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 1,2 milioni di euro per l'anno 2027 nonche' la spesa di 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027 per l'attivita' di avvio, gestione, manutenzione e conduzione del sistema di cui al medesimo comma 3-bis nonche' per l'attivita' di supporto operativo agli utenti operatori di trasporto eccezionale e agli enti proprietari o gestori di infrastrutture stradali. Agli oneri derivanti dal primo periodo si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2025, a 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 1,2 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 5

Disposizioni urgenti in materia

di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli

1. A conclusione del contratto di servizio per la gestione del processo produttivo delle patenti di guida e del loro recapito ai cittadini e agli uffici della motorizzazione civile, le somme nella disponibilita' della societa' PatentiViaPoste S.c.p.A. sono versate dalla medesima societa' all'entrata del bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione nel medesimo anno allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonche' di aumentare la resilienza delle infrastrutture digitali di rete degli uffici centrali e territoriali della motorizzazione civile.

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

a) al comma 1:

1) l'alinea e' sostituito dal seguente:

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

2) la lettera c) è abrogata;

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

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

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

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

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

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

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

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

e) il comma 1-quater è abrogato;

f) al comma 1-quinqüies, le parole:

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

g) il comma 1-sexies è abrogato.

3. Il decreto adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è aggiornato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto in relazione al numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del

numero di addetti, al fine di bilanciare le esigenze di operatività del settore con la tutela della sicurezza dei veicoli e la promozione di misure di sicurezza negli ambienti di lavoro. Nelle more della revisione del decreto di cui al primo periodo, il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova che possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici, è fissato in quantità non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa in ragione di rapporti di collaborazione funzionale, attestato da idonea documentazione e da apposita delega. Alle imprese autorizzate a svolgere le attività di imbarco e sbarco da e su nave e quelle di movimentazione di veicoli non ancora immatricolati nei porti e tra le aree portuali e le zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto alla destinazione finale, può comunque essere rilasciato un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e dei dipendenti e soci del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui ordinariamente l'impresa autorizzata si avvale, come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale. Le autorizzazioni alla circolazione in prova di cui al presente comma consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, individuato nella persona del titolare dell'autorizzazione ovvero selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo. Chiunque circola in violazione delle disposizioni del quarto periodo è soggetto alla sanzione prevista dall'articolo 98, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3-bis. Le amministrazioni e gli enti da cui dipendono gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la pubblicazione nell'apposita sezione del portale telematico istituzionale del medesimo Ministero, i dati relativi alle apparecchiature per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità utilizzate ai fini di cui all'articolo 142 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, indicando per ciascun dispositivo la conformità ad un tipo, marca e modello approvato od omologato. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è definito il modello informatico da utilizzare per la trasmissione dei dati di cui al primo periodo e sono indicate le relative modalità di comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Fermi restando i requisiti di collocazione e uso, nonché di approvazione e omologazione delle apparecchiature di cui al primo periodo previsti a legislazione vigente, la comunicazione di cui al primo periodo è condizione necessaria ai fini del legittimo utilizzo delle apparecchiature cui si riferisce la comunicazione medesima. La disposizione del terzo periodo acquista efficacia decorsi sessanta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al secondo periodo.

3-ter. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2023, n. 155, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, la parola: «30.000» è sostituita dalla seguente: «100.000»;

b) al quarto periodo, sono premesse le seguenti parole: «Fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo,» e le parole: «dal 1° ottobre 2025» sono sostituite dalle seguenti: «dal 1° ottobre 2026»;

c) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Decorso il termine di cui al quarto periodo, le regioni possono prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" nei piani di qualità dell'aria di cui al comma 1 mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea. Resta ferma la facoltà per le

regioni di introdurre la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" prima del termine di cui al quarto periodo, mediante l'aggiornamento, ai sensi del comma 1, dei rispettivi piani di qualita' dell'aria e la modifica dei relativi provvedimenti attuativi».

Capo III

Disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo

Art. 6

Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo

1. Il comma 1, dell'articolo 04, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, si interpreta nel senso che, ai fini della determinazione degli aggiornamenti annuali dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime, l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso, in assenza della produzione e diffusione dell'indice da parte dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), si intende sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.

1-bis. All'articolo 5, comma 1-ter, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: «Allo scopo di garantire omogeneita' operativa e uniformita' gestionale alle previsioni di cui ai PRP, nelle more della revisione organica della disciplina di settore, la funzione caratterizzante delle aree di cui al primo periodo, comunque denominate all'interno dei singoli PRP, si intende riferita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel PRP, e non alle singole porzioni dei medesimi, ne' ai singoli compendi affidati in concessione. Le disposizioni di cui al precedente periodo non si applicano nei procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore della presente disposizione.».

2. Al fine di individuare misure di sicurezza della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di ordinato governo del territorio, la stagione balneare e' fissata dalla terza settimana di maggio alla terza settimana di settembre di ogni anno. Le regioni o gli enti locali possono anticipare o posticipare l'inizio e la fine della stagione balneare di una settimana. Al di fuori della stagione balneare e' sempre consentita l'apertura delle strutture balneari che intendono attivare il servizio di assistenza ai bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per i soli fini elioterapici. Sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, per le finalita' ivi previste.

2-bis. All'articolo 4, comma 8, del decreto- legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, le parole: «Alla scadenza dei trentasei mesi» sono sostituite dalle seguenti: «Fino alla scadenza del termine di cui al comma 1» e dopo le parole: «il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo'» sono inserite le seguenti: «in ogni caso».

2-ter. Il secondo periodo del secondo comma dell'articolo 16 del codice della navigazione e' soppresso.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-ter, pari a 27.000 euro per l'anno 2025 e a 58.500 euro annui a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

***** OMISSIS *****

FINE TESTO