



*Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Alla Conferenza delle Regioni e  
delle Province Autonome

All'Unione delle Province d'Italia

All'Associazione Nazionale Comuni  
Italiani

Ai Provveditorati Interregionali per  
le Opere pubbliche

Alla società ANAS s.p.a.

Alla società R.F.I. s.p.a.

E p.c.

Al Dipartimento per le  
Infrastrutture, i Sistemi Informativi  
e Statistici

Al Dipartimento per i Trasporti, la  
Navigazione, gli Affari Generali ed  
il Personale

**Oggetto:** decreto – legge 16 luglio 2020, n. 76, recante “Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

**Premessa-**

La crisi economica determinata dall'emergenza sanitaria dovuta al Covid-19 va affrontata e superata con un rilancio di tutte le attività produttive. Il contributo che può derivare, per la ripresa del Paese, dagli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture è di primaria importanza e, forse, è quello principale. Non può esservi crescita o sviluppo senza infrastrutture, dal momento che queste costituiscono la spina dorsale degli scambi e degli investimenti. Senza dire che più è alto il gap infrastrutturale, più elevato è il potenziale di crescita generabile dalle opere.

Le risorse finanziarie già disponibili, cui si sommeranno quelle derivanti dal Recovery fund, possono garantire un balzo in avanti dell'economia italiana; ciò a condizione che siano spese bene, efficacemente e velocemente.





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Per quanto motivo, in coerenza con gli obiettivi del *Recovery fund*, il decreto legge n. 76 del 2020, recante *"Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale"*, e le modifiche ad esso apportate in sede di conversione dalla legge n. 120 del 2020, contiene numerose disposizioni che incidono sui diversi settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### **Appalti pubblici**

Il decreto – legge interviene, in primo luogo, sulla disciplina delle procedure di affidamento degli appalti pubblici, sotto e sopra soglia comunitaria, mediante misure di semplificazione e velocizzazione, in alcuni casi a regime (ovvero attraverso la modifica del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, di seguito, *"Codice dei contratti"* o *"Codice"*) e in altri in via temporanea.

In sintesi, fino al 31 dicembre 2021, per gli appalti sotto soglia, sarà possibile procedere agli affidamenti diretti sino ad euro 150 mila, per i lavori, ed utilizzare le procedure di gara senza bando fino al raggiungimento delle soglie comunitarie di cui all'articolo 36 del Codice dei contratti. Inoltre, per i medesimi appalti, è stata ampliata la possibilità di esclusione automatica delle offerte anomale ed è stata escluso l'obbligo di prestare la garanzia di cui all'art. 93 del Codice, se non in presenza di circostanze eccezionali laddove comunque l'importo della garanzia è dimezzato rispetto al regime ordinario.

Per gli affidamenti sopra soglia comunitaria, oltre alla riduzione dei termini procedimentali, si prevede il ricorso alle procedure negoziate senza bando quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti dagli effetti negativi della crisi causata dalla pandemia da COVID-19 o dal periodo di sospensione delle attività determinato dalle misure di contenimento adottate per fronteggiare la crisi, i termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie non possono essere rispettati. Inoltre, sempre in relazione agli affidamenti sopra soglia, sono stati individuati alcuni settori strategici (edilizia scolastica e universitaria, sanitaria, giudiziaria e penitenziaria, infrastrutture per la sicurezza pubblica, attività di ricerca scientifica, trasporti, infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, lacuali e idriche, ivi compresi gli interventi inseriti nei contratti di programma ANAS ed RFI, nonché interventi funzionali alla realizzazione del Piano Nazionale Energia e Clima), nei quali le stazioni appaltanti sono abilitate ad operare in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del Codice dei contratti e delle disposizioni in materia di subappalto.

Fino al 31 dicembre 2021, le verifiche antimafia saranno svolte secondo modalità più rapide e semplificate, che consentono il rilascio, sulla base della mera consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia e delle risultanze delle altre banche dati disponibili, anche quando l'accertamento è eseguito per un soggetto che risulti non censito ed a condizione che non emergano nei confronti dei soggetti sottoposti alle verifiche antimafia le situazioni di cui agli articoli 67 e 84, comma 4, lettere a), b) e c), del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, il rilascio di una informativa liberatoria





*Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

provvisoria che consente di stipulare, approvare o autorizzare i contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture, sotto condizione risolutiva, ferme restando le ulteriori verifiche ai fini del rilascio della documentazione antimafia da completarsi entro il termine massimo di sessanta giorni.

Al fine di favorire la presentazione di proposte progettuali alle amministrazioni aggiudicatrici da parte di operatori economici per la realizzazione in concessione (ovvero mediante contratti di partenariato pubblico privato) di lavori pubblici o di pubblica utilità, ampliandone, così, l'ambito di applicazione e potenziando lo strumento del promotore nell'ambito della finanza di progetto, mediante una modifica dell'articolo 183, viene consentito, a regime, agli operatori economici di presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative ad interventi già previsti negli strumenti di programmazione.

E' stato, inoltre, chiarito, mediante un intervento diretto (e dunque a regime) sul codice dei contratti che, divenuta efficace l'aggiudicazione, e fatto salvo l'esercizio dei poteri di autotutela nei casi consentiti dalle norme vigenti, la stipulazione del contratto di appalto o di concessione deve avere luogo entro i successivi sessanta giorni, salvo diverso termine previsto nel bando o nell'invito ad offrire, e che non costituisce motivazione sufficiente alla mancata stipula la pendenza di un ricorso giurisdizionale, nel cui ambito non sia stata disposta o inibita la stipulazione del contratto.

Alla stessa logica di accelerazione delle procedure e certezza delle situazioni giuridiche sono ispirate anche le ulteriori modifiche apportate alla disciplina della fase del contenzioso giurisdizionale sulle gare d'appalto, laddove:

- si è ulteriormente limitata la possibilità di adozione di misure cautelari che interferiscano sulla procedura di aggiudicazione o sulla stipulazione del contratto, prevedendo che ogni qual volta sia possibile il giudizio dinanzi al Tar e al Consiglio di Stato sia definito immediatamente con sentenza semplificata;
- si è stabilito che la sentenza che definisce il giudizio debba essere pubblicata entro quindici giorni dall'udienza di trattazione della causa, ovvero che nel medesimo termine sia almeno pubblicato il dispositivo della decisione, al fine di dare immediata certezza all'assetto di interessi definito dal giudice;
- si è ampliata a tutti i contratti d'appalto sopra sogli stipulati all'esito di una procedura connessa al regime emergenziale la previsione dell'art. 125 del codice del processo amministrativo, che esclude anche in caso di annullamento dell'aggiudicazione la caducazione del contratto già sottoscritto, che è sostituita da un risarcimento per equivalente.

Inoltre, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo con dotazione pari a 1 milione di euro per l'anno 2020 e a 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, finalizzato all'aggiornamento professionale del responsabile unico del procedimento (RUP) di cui all'articolo 31 del Codice.





*Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Nell'ottica di ridurre i tempi di svolgimento delle procedure di gara e di affidamento dei lavori, sono state poi prorogate sino al 31 dicembre 2021 alcune disposizioni del decreto legge n. 32 del 2019 e, in particolare, quelle relative alla sospensione del divieto dell'appalto integrato e dell'obbligo di iscrizione all'elenco presso l'ANAC per i commissari di gara, nonché della disposizione che, attraverso la c.d. "inversione procedimentale", consente di procedere alla valutazione dell'offerta economica prima della verifica dei requisiti di cui all'articolo 80 del Codice dei contratti. Al contempo, l'obbligo di acquisizione dei pareri del Consiglio Superiore dei Lavori e dei Comitati Tecnici Amministrativi previsti dall'articolo 215, comma 3, del Codice, è stato limitato ai progetti di fattibilità tecnica – economica e di importo pari o superiore ai 50 milioni di euro.

Attengono invece alla fase di esecuzione del contratto, le disposizioni che limitano temporaneamente (fino al 31 dicembre 2021) le ipotesi in cui è possibile sospendere l'esecuzione del contratto di lavori, tipizzandone le fattispecie (cause previste da disposizioni di legge penale, dal codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché da vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea; ragioni di ordine e salute pubblici, a gravi ragioni di ordine tecnico o di pubblico interesse) e restringendo, dunque, l'ambito di operatività dell'articolo 107 del Codice dei contratti.

Inoltre, si è provveduto a disciplinare in modo puntuale le situazioni nelle quali la prosecuzione dei lavori, per qualsiasi motivo, ivi incluse la crisi o l'insolvenza dell'esecutore anche in caso di concordato con continuità aziendale ovvero di autorizzazione all'esercizio provvisorio dell'impresa, non possa procedere con il soggetto designato, né, in caso di esecutore plurisoggettivo, con altra impresa del raggruppamento designato, ove in possesso dei requisiti adeguati ai lavori ancora da realizzare, stabilendo che la stazione appaltante, previo parere del collegio consultivo tecnico:

- a) possa per gravi motivi tecnici ed economici, proseguire con il medesimo soggetto;
- b) qualora non sussistano i presupposti per la prosecuzione del rapporto contrattuale, debba dichiarare senza indugio, in deroga alla procedura di cui all'articolo 108, commi 3 e 4, del Codice, la risoluzione del contratto, che opera di diritto, e provvedere al completamento dell'esecuzione del contratto secondo una delle seguenti modalità alternative (e, dunque, equivalenti: esecuzione in via diretta, anche avvalendosi, nei casi consentiti dalla legge, previa convenzione, di altri enti o società pubbliche nell'ambito del quadro economico dell'opera, interpello dei soggetti che hanno partecipato alla originaria procedura di gara come risultanti dalla relativa graduatoria, al fine di stipulare un nuovo contratto per l'affidamento del completamento dei lavori, se tecnicamente ed economicamente possibile e alle condizioni proposte dall'operatore economico interpellato; indizione di una nuova procedura; proposta di nomina di un commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto – legge n. 32 del 2019). In ogni caso, l'impresa subentrante, ove possibile e compatibilmente con la sua organizzazione, è tenuta a proseguire i lavori anche con i lavoratori dipendenti del precedente esecutore se privi di occupazione.





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Sempre con riferimento alla fase di esecuzione dell'appalto, in funzione di supporto delle stazioni appaltanti e quale strumento per la risoluzione degli eventuali conflitti tra la stazione appaltante e l'esecutore, è stato reintrodotta il collegio consultivo tecnico, la cui costituzione, in funzione deflattiva del contenzioso, è obbligatoria, fino al 31 dicembre 2021 e per gli appalti sopra soglia.

Allo scopo di favorire la ripresa economica del Paese attraverso la rapida cantierizzazione degli interventi infrastrutturali di maggiore complessità e rilevanza economica ovvero di più elevato impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale, si è provveduto ad aggiornare la disciplina in materia di commissari straordinario di cui all'articolo 4 del decreto – legge sblocca cantiere, semplificando le procedure di individuazione delle opere e di nomina dei commissari, rafforzando le strutture operative ed omogeneizzando, con alcune specifiche eccezioni, i poteri dei commissari straordinari nominati per la realizzazione di interventi infrastrutturali. Detta innovazione consentirà di dare attuazione agli interventi indicati nel documento *"Italia Veloce"* del valore di circa 200 miliardi di euro e relativi a tutto il complesso delle infrastrutture italiane (strade, autostrade, ferrovie, trasporto metropolitano, porti e aeroporti).

Inoltre, si istituisce, a decorrere dall'anno 2020, un Fondo con una dotazione iniziale di 30 milioni di euro e rifinanziato mediante le leggi annuali di bilancio, per il solo completamento delle opere pubbliche di importo pari o superiore alle soglie comunitarie, escludendone l'utilizzo per l'avvio di nuove opere.

Nell'ottica di favorire la partecipazione degli operatori economici alle procedure di evidenza pubblica e di consentire agli aggiudicatari di proseguire nell'attività in corso, nonostante la crisi economica originata dall'emergenza epidemiologica COVID-19, si è provveduto a:

- escludere, per gli affidamenti fino alla soglia comunitaria, l'obbligo di presentazione della garanzia provvisoria di cui all'articolo 93 del Codice;
- autorizzare, in ogni caso (e, dunque, senza uno specifico obbligo di motivazione), la consegna dei lavori in via di urgenza e, nel caso di servizi e forniture, l'esecuzione del contratto in via d'urgenza ai sensi dell'articolo 32, comma 8, del Codice, nelle more della verifica dei requisiti di cui all'articolo 80 del medesimo Codice, nonché dei requisiti di qualificazione previsti per la partecipazione alla procedura;
- limitare i casi in cui la visita dei luoghi e la consultazione sul posto dei documenti di gara e relativi allegati siano condizioni necessarie per la partecipazione alle procedure di gara; in sintesi, soltanto laddove detto adempimento sia strettamente indispensabile in ragione della tipologia, del contenuto o della complessità dell'appalto da affidare;
- consentire l'avvio delle procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture, anche in mancanza di una specifica previsione nei documenti di programmazione, già adottati, a condizione che entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore della legge n. 120 del 2020 si provveda all'aggiornamento di detti documenti;
- autorizzare, in relazione ai lavori in corso alla data di entrata in vigore del decreto – legge n. 76 del 2020 e relativamente alle lavorazioni effettuate alla medesima data, il direttore dei lavori, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, ad adottare lo stato di avanzamento dei lavori, con conseguente pagamento dell'importo dovuto entro quindici giorni dall'emissione del certificato di pagamento che





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

deve essere emesso contestualmente al SAL ovvero entro e non oltre cinque giorni dall'adozione del SAL;

- riconoscere in favore degli operatori economici, a valere sulle somme a disposizione della stazione appaltante indicate nei quadri economici dell'intervento e, ove necessario, utilizzando anche le economie derivanti dai ribassi d'asta, i maggiori costi derivanti dall'adeguamento e dall'integrazione, da parte del coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione, del piano di sicurezza e coordinamento, in attuazione delle misure di contenimento della diffusione del virus COVID-19; il rimborso di detti oneri avviene in occasione del pagamento del primo stato di avanzamento successivo all'approvazione dell'aggiornamento del piano di sicurezza e coordinamento recante la quantificazione degli oneri aggiuntivi;
- qualificare il rispetto delle misure di contenimento della diffusione del virus COVID-19, ove impedisca, anche solo parzialmente, il regolare svolgimento dei lavori ovvero la regolare esecuzione dei servizi o delle forniture, causa di forza maggiore, ai sensi dell'articolo 107, comma 4, del Codice e, qualora impedisca di ultimare i lavori, i servizi o le forniture nel termine contrattualmente previsto, costituisce circostanza non imputabile all'esecutore ai sensi del comma 5 del citato articolo 107 ai fini della proroga di detto termine, ove richiesta, con esclusione degli obblighi di comunicazione all'Autorità nazionale anticorruzione e delle sanzioni previsti dal terzo e dal quarto periodo del comma 4 del medesimo articolo 107.

Dette misure si aggiungono a quelle contenute nell'articolo 207 del decreto – legge “rilancio” che prevede, temporaneamente, l'incremento dal 20% al 30% della percentuale dell'anticipazione prevista dall'articolo 35, comma 18, del Contratto e della possibilità di riconoscimento, a titolo di anticipazione, di una somma non superiore al 30% del prezzo anche in relazione agli affidamenti non disciplinati, *ratione temporis*, dal Codice, nonché in favore degli operatori economici che abbiano già usufruito della stessa (in misura inferiore a detto limite) ovvero che abbiano dato inizio ai lavori senza averla richiesta.

### **Edilizia**

Tenuto conto della stretta connessione tra infrastrutture ed edilizia, il decreto legge si prefigge anche di rilanciare l'attività edilizia attraverso la rimozione di ostacoli burocratici, semplificando ulteriormente i connessi meccanismi procedurali.

In particolare, si è provveduto:

- a semplificare la disciplina degli interventi di demolizione e ricostruzione, nonché delle procedure di modifica dei prospetti degli edifici attraverso un ampliamento della nozione di ristrutturazione edilizia, con la conseguente applicabilità del regime autorizzatorio della SCIA in luogo del permesso di costruire;
- a prevedere l'incremento del 20% della cubatura e la possibilità di sostituire la SCIA al permesso di costruire ove si intervenga su immobili da destinare ad attività scolastiche, sanitarie, di ricezione turistica ed edilizia residenziale e sociale comunque denominata;





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- ad accelerare i termini di svolgimento delle procedure edilizie tramite una conferenza di servizi semplificata per acquisire l'assenso di tutte le amministrazioni coinvolte;
- ad incentivare gli interventi di rigenerazione urbana, con la riduzione del contributo di costruzione da pagare al Comune;
- a prorogare per legge la validità dei titoli edilizi, nonché a semplificare a regime il meccanismo della proroga dei predetti titoli, affidandolo di regola a una dichiarazione da presentare tempestivamente a cura dell'interessato, anziché a un provvedimento da chiedere al Comune;
- a garantire una maggiore certezza giuridica nei rapporti tra utenza e pubblica amministrazione mediante il rilascio di apposita certificazione attestante l'intervenuta formazione, nei casi previsti dalla legge, del c.d. silenzio assenso;
- a rafforzare gli strumenti di contrasto del fenomeno dell'abusivismo edilizio, prevedendo l'intervento del Prefetto e l'impiego del Genio militare;
- in funzione acceleratoria, a semplificare le attività di ricostruzione pubblica nelle aree colpite da eventi sismici.

### **Ambiente**

Il decreto - legge contiene numerose modifiche alla disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA) volte a perseguire principalmente l'accelerazione delle procedure, soprattutto tramite una riduzione dei termini previgenti (in particolare nell'ambito dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA e di rilascio del provvedimento unico ambientale) e la creazione di una disciplina specifica per la valutazione ambientale, in sede statale, dei progetti necessari per l'attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima.

Diverse modifiche sono inoltre finalizzate ad allineare la disciplina nazionale a quella europea al fine di superare la procedura di infrazione aperta nei confronti dell'Italia nonché a definire i contenuti del progetto e dello studio di impatto ambientale, il coordinamento tra le procedure di VIA e VAS, la fase di avvio del procedimento di VIA, la disciplina degli Osservatori ambientali per le verifiche di ottemperanza al provvedimento di VIA, la trasmissione all'autorità competente e la successiva pubblicazione della documentazione riguardante il collaudo delle opere o della certificazione di regolare esecuzione delle stesse, la disciplina degli scarichi di acque termali, il supporto e la formazione del personale del Ministero dell'ambiente competente in materia di valutazioni e autorizzazioni ambientali.

Sono previste misure di semplificazione in materia di:

a) incremento della sicurezza di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche e di attuazione degli interventi infrastrutturali, prevedendo che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, adottati entro il 31 dicembre 2020 su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, siano individuati gli interventi urgenti finalizzati al potenziamento o all'adeguamento della sicurezza delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche esistenti che ricadono nelle categorie progettuali di cui agli allegati II e II-bis, alla parte





## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. In relazione a detti interventi, il proponente presenta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dandone contestuale comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che nei successivi dieci giorni trasmette le proprie osservazioni al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, gli elementi informativi dell'intervento e quelli del sito, secondo le modalità di cui all'articolo 6, comma 9, del decreto legislativo n. 152 del 2006 finalizzati a stabilire, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, se essi devono essere assoggettati a verifica di assoggettabilità a VIA, a VIA, ovvero non rientrano nelle categorie di cui ai commi 6 o 7 del medesimo articolo 6 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro trenta giorni dalla data di presentazione della richiesta, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni;

b) interventi contro il dissesto idrogeologico prevedendo il subentro dei Presidenti delle regioni nelle funzioni dei Commissari straordinari delegati per la realizzazione degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico individuati negli accordi di programma e il subentro degli stessi nella titolarità delle relative contabilità speciali. Si consente agli stessi di avviare le attività di progettazione e quelle prodromiche alla realizzazione degli interventi a seguito dell'assegnazione delle risorse, nei limiti delle stesse, indipendentemente dall'effettiva disponibilità di cassa.

E' stata, inoltre, prevista l'applicazione del rito abbreviato di cui all'art. 119 del c.p.a. alle controversie relative all'autorizzazione unica per le infrastrutture lineari energetiche, agli atti riferiti a tali infrastrutture inerenti alla valutazione ambientale strategica (VAS), alla verifica di assoggettabilità e alla valutazione di impatto ambientale (VIA), a tutti i provvedimenti, di competenza statale o regionale, indicati dall'art. 27 del codice dell'ambiente, nonché ai provvedimenti che definiscono l'intesa Stato-Regione.

### **Porti**

La ripresa veloce del sistema produttivo, la ripresa veloce dei consumi e l'auspicabile crescita della domanda indotta dalle suddette misure deve essere accompagnata da adeguate scelte di politica dei trasporti, senza alcuna frattura fra strategia infrastrutturale e strategia trasportistica: missione del Ministero è proprio la sintesi fra queste due strategie e ogni distinzione risulterebbe irrimediabilmente astratta.

L'urgenza di sviluppare una politica integrata per lo sviluppo della portualità e della logistica è alla base delle misure introdotte in materia di funzionalità delle Autorità di sistema portuale e di semplificazione delle procedure di autorizzazione delle opere da realizzare nelle aree portuali, ai dragaggi e alla ripermetrazione dei siti da bonificare di interesse nazionale rientranti nei limiti territoriali di competenza dell'Autorità.

Sono state introdotte modifiche alle norme che disciplinano il finanziamento degli interventi per sviluppare la logistica portuale, in particolare prevedendo la destinazione delle risorse anche al completamento degli interventi e allo sviluppo dei nodi del Meridione.





*Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Vengono introdotte disposizioni volte a sostenere il settore croceristico, autorizzando la possibilità di svolgere servizi di cabotaggio, per servizi esclusivamente croceristici, alle navi iscritte al registro internazionale. Si prevede la possibilità di istituire una seconda ZLS (Zone Logistiche Semplificate) nelle Regioni ove ricadano più Autorità di sistema portuale oppure, qualora nell'ambito di una di tali Autorità, ricadano scali portuali siti in Regioni differenti. L'istituzione delle ZLS è diretta a favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle Regioni in cui non si applicano le disposizioni le ZES (Zone Economiche Speciali).

***In conclusione, il combinato disposto tra risorse disponibili e strumento normativo per spenderle rapidamente, può produrre un balzo in avanti per la nostra economia; perché ciò avvenga è necessario che le stazioni appaltanti applichino la legge in tutte le sue potenzialità.***

Paola De Micheli

8