A.B.S.E.A.
ASSOCIAZIONE BOLOGNESE
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

Lavoro – Distacco transnazionale – Potenziamento dei controlli e modifiche al sistema di classificazione del rischio relativo alle infrazioni commesse – DL 21.5.2025 n.77, G.U. n.122 28.5.2025.

Con il provvedimento in oggetto è stato modificato il decreto legislativo n.27/2023 relativo al distacco transnazionale dei conducenti che, come è noto, nel recepire la direttiva UE n.1057/2020 (*Primo Pacchetto mobilità*) ha apportato sostanziali modifiche alla precedente disciplina (decreto legislativo n.136/2016) tra cui la previsione dell'applicazione della disciplina del distacco non solo alle operazioni di cabotaggio ma anche a quelle di trasporti internazionali, la definizione di nuovi obblighi amministrativi per le imprese distaccanti e l'aggiornamento del regime sanzionatorio.

Il provvedimento potenzia i controlli sul sistema nazionale del rischio (cioè il sistema utilizzato per calcolare il fattore di rischio delle imprese in base alla tipologia di infrazione commessa e della relativa gravità) e aggiorna i contenuti di tale sistema.

È stato infatti previsto che l'accesso ai dati contenuti nel suddetto sistema dei controlli sia esteso alle Autorità competenti che effettuano i controlli nei locali delle imprese (quindi agli Ispettori del lavoro) oltreché, come già era previsto, alle Autorità competenti che effettuano i controlli su strada (Polizia stradale).

Inoltre in attuazione della direttiva delegata UE n.846/2024, che ha previsto la modifica del precedente sistema di classificazione del rischio aggiornandone le infrazioni previste e il livello di gravità alla luce dei nuovi regolamenti europei sui tempi di guida e di riposo degli autotrasportatori e sul tachigrafo, con il nuovo provvedimento è stato integralmente sostituito il precedente allegato al decreto legislativo n.144/2008. Pertanto le infrazioni previste relativamente all'organizzazione del lavoro (età dei conducenti, superamento dei tempi di guida, inosservanza dei tempi di riposo, rientro in sede dei conducenti, retribuzione, utilizzo e funzionamento del tachigrafo) e alla presentazione dei documenti (mancato inserimento di informazioni sui fogli di registrazione o mancate registrazioni di dati nel tachigrafo) saranno ora classificate in quattro livelli: infrazione minore (IM), infrazione grave (IG), infrazione molto grave (IMG) e infrazione più grave (IPG).

Rif. 54 – 2025

☼☼☼

G.U. n.122 del 28.5.2025

DECRETO LEGISLATIVO 21 maggio 2025, n. 77

Disposizioni correttive al decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attivita' di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea» e, in particolare, l'articolo 31, comma 5;

Vista la legge 4 agosto 2022, n. 127, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2021», e, in particolare, l'articolo 1 e l'Allegato A, numero 5);

Vista la direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012;

Vista la direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi;

Vista la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

Visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;

Visto il regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I);

Visto il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada e il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006;

Visto il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI»);

Visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

Vista la direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»);

Visto il regolamento (UE) 2016/403 della Commissione, del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento

europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilita' del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012;

Visto il regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorita' europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344;

Vista la direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/694 della Commissione, del 2 maggio 2022, che modifica il regolamento (UE) 2016/403 per quanto riguarda nuove infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilita' del trasportatore su strada;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, del 2 maggio 2022, recante modalita' di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto;

Vista la direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione, del 14 marzo 2024, recante modifica della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 2007, n. 234, recante «Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti»;

Visto il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, recante «Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE»;

Visto il decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, recante «Attuazione della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»)»;

Visto il decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.»;

Ritenuta la necessita' di avvalersi della facolta' prevista dall'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, che consente al Governo di adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del medesimo articolo 31, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 13 marzo 2025;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 9 maggio 2025;

Sulla proposta dei Ministri per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno, della giustizia, dell'economia e delle finanze e per gli affari regionali e le autonomie;

E m a n a
il seguente decreto legislativo:

Art. 1
Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 23 febbraio 2023 n. 27

1. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera o), capoverso Articolo 11, comma 4, dopo le parole: «Al fine di agevolare controlli su strada» sono inserite le seguenti: «e nei locali delle imprese»;

b) dopo la lettera q), e' aggiunta, in fine, la seguente:

«q-bis. L'Allegato III e' sostituito dal seguente:

ALLEGATO III Infrazioni

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tempo di guida e di riposo)

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	TIPO DI INFRAZIONE		LIVELLO DI GRAVITÀ (*)			
				IPG	IMG	IG	IM
A	**Equipaggio**						
A1	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti				X	
B	**Periodi di guida**						
B 1	Articolo 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	9 h < … < 10 h				X
B 2			10 h ≤ … < 11 h			X	
B 3			11 h ≤ …		X		
B 4		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore	13h30 ≤ …	X			
B 5		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h < … < 11 h				X
B 6			11 h ≤ … < 12 h			X	
B 7			12 h ≤ …		X		
B 8		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore	15 h ≤ …	X			
B 9	Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < … < 60 h				X
B 10			60 h ≤ … < 65 h			X	
B 11			65 h ≤ … < 70 h		X		
B 12		Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h ≤ …	X			
B 13	Articolo 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	90 h < … < 100 h				X
B 14			100 h ≤ … < 105 h			X	
B 15			105 h ≤ … < 112h30		X		
B 16		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 ≤ …	X			

C	**Interruzioni**						
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < … < 5 h				X
C 2			5 h ≤ … < 6 h			X	
C 3			6 h ≤ …		X		
D	**Periodi di riposo**						
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h ≤ … < 11h				X
D 2			8h30 ≤ … < 10 h			X	
D 3			… < 8h30		X		
D 4		Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	8 h ≤ … < 9 h				X
D 5			7 h ≤ … < 8 h			X	
D 6			… < 7 h		X		
D 7		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	3 h + [8 h ≤ … < 9 h]				X
D 8			3 h + [7 h ≤ … < 8 h]			X	
D 9			3 h + [… < 7 h]		X		
D 10	Articolo 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multipresenza	8 h ≤ … < 9 h				X
D 11			7 h ≤ … < 8 h			X	
D 12			… < 7 h		X		
D 13	Articolo 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	22 h ≤ … < 24h				X
D 14			20 h ≤ … < 22 h			X	
D 15			… < 20 h		X		
D 16		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h ≤ … < 45 h				X
D 17			36 h ≤ … < 42 h			X	
D 18			… < 36 h		X		
D 19	Articolo 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	… < 3 h				X
D 20			3 h ≤ … < 12 h			X	
D 21			12 h ≤ …		X		
D 22	Articolo 8, paragrafo 6 ter	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			X		

D 23	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X		
D 24	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X	
E	**Deroga alla regola dei 12 giorni**						
E 1	Articolo 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	… < 3 h				X
E 2			3 h ≤ … < 12 h			X	
E 3			12 h ≤ …		X		
E 4	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	67 h < … < 69 h				X
E 5			65 h < … ≤ 67 h			X	
E 6			… ≤ 65 h		X		
E 7	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se non vi sono più conducenti a bordo del veicolo	3 h < … < 4,5 h			X	
E 8			4,5 h ≤ …		X		
F	**Organizzazione del lavoro**						
F 1	Articolo 8, paragrafo 8 bis	L'impresa di trasporto non organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro o che possano ritornare al loro luogo di residenza			X		
F 2	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario/retribuzione e distanza percorsa, rapidità della consegna e/o volume delle merci trasportate			X		
F 3	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa			X		

(*) IPG = Infrazione più grave / IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave / IM = Infrazione minore

2. Gruppi di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tachigrafo)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)		
			IPG	IMG	IG
G	**Installazione di un tachigrafo**				
G 1	Articolo 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	X		
H	**Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione**				
H 1	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X	
H 2	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X	
H 3		Guida con una carta del conducente falsificata (*considerato come guida senza carta del conducente*)	X		
H 4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (*considerato come guida senza carta del conducente*)	X		
H 5		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (*considerato come guida senza carta del conducente*)	X		
H 6	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente)		X	
H 7	Articolo 32, paragrafo 1, e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio (per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.)		X	
H 8	Articolo 32, paragrafo 3	Presenza nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X		
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X		
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X	
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X	
H 12		Uso scorretto dei fogli di registrazione/della carta del conducente		X	
H 13	Articolo 34, paragrafo 1	Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X	
H 14		Foglio di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati, con perdita di dati		X	
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	

H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	
H 17	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X
H 18	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X	
I	**Presentazione dei documenti**				
I 1	Articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario"			X
I 2	Articolo 34, paragrafo 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione		X	
I 3	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi dei quali il conducente ha attraversato la frontiera nel corso del periodo di lavoro giornaliero			X
I 4	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi in cui il conducente ha iniziato e terminato il suo periodo di lavoro giornaliero			X
I 5	Articolo 36	Rifiuto di essere controllato		X	
I 6	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti (fino al 30 dicembre 2024) Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti (a partire dal 31 dicembre 2024)		X	
I 7	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	
J	**Funzionamento difettoso**				
J 1	Articolo 37, paragrafo 1, e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X	
J 2	Articolo 37, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai periodi di tempo che non vengono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo		X	

(*) IPG = Infrazione più grave / IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave».»

Art. 2
Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 3
Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sara' inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 21 maggio 2025

MATTARELLA

Meloni, Presidente del Consiglio dei ministri

Foti, Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione

Calderone, Ministro del lavoro e

delle politiche sociali

Salvini, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Tajani, Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale

Piantedosi, Ministro dell'interno

Nordio, Ministro della giustizia

Giorgetti, Ministro dell'economia e delle finanze

Calderoli, Ministro per gli affari regionali e le autonomie

Visto, il Guardasigilli: Nordio