

Memoria Cisl

Audizione informale

Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX Camera dei Deputati (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Disegno di Legge n. 121/2021 - C. 3278

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

27 Settembre 2021

Il provvedimento è stato presentato alla Camera dei Deputati per la conversione in legge; consta di 17 articoli, suddivisi in 77 commi.

L'articolo 1 contiene modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e ulteriori disposizioni di modifica della legislazione vigente in materia di sicurezza del trasporto stradale, volte a rafforzare la sicurezza della circolazione stradale e a introdurre il c.d. codice rosa; infatti, si consentono al sindaco maggiori possibilità di riserva di posti di sosta, mediante propria ordinanza, oltre che nelle fattispecie precedentemente previste (veicoli di polizia stradale, vigili del fuoco e dei servizi di soccorso, veicoli al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite di contrassegno, e servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea) la riserva di posti può essere ordinata anche per i veicoli: - al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»; - elettrici; - per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite; - adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite.

L'articolo 2 reca norme afferenti al settore autostradale (commi 1 e 2) e alla gestione delle dighe (commi 3 e 4). Il comma 1 differisce al 31 dicembre 2021 il termine per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari dei concessionari autostradali, mentre il comma 2 proroga di due anni la durata delle concessioni in corso relative ai servizi di distribuzione di carburanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. Il comma 3 interviene sulle competenze in materia di dighe, mentre il comma 4 modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto per l'effettuazione delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe.

Commento: il comma 2 si propone di affrontare il tema sulla riorganizzazione della distribuzione dei carburanti lungo le tratte autostradali. Per la Cisl è necessario ricostruire un sistema di regolazione certo, che possa attirare nuovi investimenti da dedicare alla modernizzazione della rete: tutto ciò in coerenza con una mobilità sostenibile sul piano ambientale spinta dall'attuale fase di transizione energetica. Strumenti essenziali del modello: il Fondo Pubblico a cui i proprietari debbano/possano conferire gli impianti da portare in chiusura, per garantire trasparenza, effettivo smantellamento ed il relativo rispetto dei tempi e degli standard legislativi per la bonifica ambientale; il Durn carburanti

con il quale i proprietari degli impianti debbono certificare di non aver pendenze con la Giustizia e di aver pienamente rispettato le leggi speciali di settore.

La Cisl è favorevole a prolungare le concessioni in atto di due anni, per i servizi di ristoro. In questo settore a futura memoria, sarebbe opportuno prevedere l'applicazione della clausola sociale e l'applicazione dei contratti collettivi delle organizzazioni sindacali comparativamente maggiormente rappresentative a livello nazionale. Allo stato attuale non sempre ciò è avvenuto.

Comma 3: Il territorio italiano conta circa 532 dighe. Sono sotto il controllo statale gli sbarramenti più alti di 15 metri o che trattengono un volume superiore a un milione di metri cubi di acqua, classificate secondo le norme tecniche di un decreto ministeriale dell'82. Non si sa invece quante siano le dighe più piccole, di competenza regionale, tra le 8.500 e le 10mila. Molte Regioni non hanno mai finito il censimento di queste opere. E' necessario, quindi, accelerare questo censimento al fine di predisporre un monitoraggio, che possa prevedere la manutenzione degli stessi manufatti e le nuove esigenze di costruzione.

Comma 4: viene previsto che ogni vaso dovrà avere un progetto di gestione che contenga le previsioni di svaso, sghiaimento, sfangamento, per assicurare il mantenimento delle capacità di vaso. la semplificazione delle operazioni di manutenzione delle grandi dighe e degli invasi. Pur nello sforzo di realizzare procedure semplificazione delle operazioni di manutenzione delle grandi dighe e degli invasi, alle quali il Pnrr destina risorse consistenti, risaltano una serie di competenze che non facilitano lo snellimento procedurale: infatti il progetto di gestione è predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile insieme al Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dell'Agricoltura e Politiche Forestali previa intesa con la conferenza delle Regioni. Questo dovrebbe realizzarsi entro 120 giorni dalla data di approvazione della legge.

L'articolo 3 contiene una serie di misure urgenti volte ad accelerare l'attuazione del "Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario", European Rail Traffic Management System (ERTMS). Vengono inoltre introdotte alcune disposizioni finalizzate ad assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea Tirano (Italia) - Campocologno (Svizzera) nonché ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

Commento: si fa riferimento all'implementazione della rete ERTMS, sistema già utilizzato sulla linea Alta Velocità, che aumenta la sicurezza della linea stessa e dei mezzi che la percorrono. Indicazione presente su "connettere l'Italia" e poi su "Italia Veloce", ed ora riproposta attraverso i fondi del Pnrr: per la Cisl è una misura condivisibile.

Con il comma 9 si interviene destinando i 450 milioni stanziati per il TPL nel 2021 per i servizi aggiuntivi/integrativi con il "Decreto Sostegni Bis", dove, qualora non utilizzati, ad altra finalizzazione, sempre legata alle normative anti contagio presenti nel paese. La Cisl Concorda con questa misura.

L'articolo 4 reca una serie di modifiche alle norme decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di sicurezza delle navi e contiene alcune disposizioni volte a favorire alcuni investimenti nel settore del trasporto marittimo. In particolare, il comma 1 modifica alcune disposizioni del decreto legislativo sopracitato, relativo alla "Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri" al fine di aggiornare talune disposizioni, armonizzandone il contenuto del decreto legislativo alla recepita direttiva 2009/16/CE, e di aggiornare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto.

Commento: Le misure messe in campo sono condivisibili per la Cisl. L'ottica è quella di aggiornare ed armonizzare positivamente i contenuti del DL alla direttiva (recepita) 2009/16/CE, andando a delineare i requisiti minimi ed i percorsi formativi del personale ispettivo del Corpo della Capitaneria, sotto il profilo della sicurezza navale.

L'articolo 5 istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari, in coerenza con i relativi cronoprogrammi. L'articolo, inoltre, contiene ulteriori disposizioni organizzative del Ministero al fine di garantire una migliore funzionalità; in particolare, il comma 6 reca modifiche all'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in materia di funzionamento della Commissione nazionale per il dibattito pubblico. I commi 7 e 8 prevedono per il personale in servizio al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, diverso da quello appartenente al ruolo dirigenziale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento d'urgenza in esame, l'incremento dell'indennità di amministrazione e del fondo risorse decentrate del personale non dirigenziale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 e, con riferimento al personale dirigenziale, l'incremento dei fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale. La disposizione di cui al comma 10 disciplina il pagamento delle funzioni tecniche dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici con riguardo ad un periodo temporale rispetto al quale il Consiglio di Stato ha evidenziato l'esistenza di un "vuoto normativo": si prevede che il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 si applichi agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure poste a base di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche se eseguite prima della entrata in vigore del predetto regolamento. Il comma 11 introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Commento: Il titolo dell'art. 5 del DL in questione, si riferisce a disposizioni per la funzionalità del MIMS, riportando al comma 10 una modifica dell'art. 113 del codice appalti (regolamento incentivi) che va molto bene perché nella direzione di pagamento di arretrati agli aventi diritto.

Evitando errate interpretazioni future, inerenti l'applicazione di tale norma a favore del solo MIMS, sarebbe opportuno precisare (nel titolo dell'articolo 5) che tale norma si riferisce non solo al Mims ma a tutte le stazioni appaltanti soggette al codice appalti.

Positiva l'istituzione del CISMI, che si occuperà prevalentemente di incrementare le attività di studio, ricerca e sviluppo per la realizzazione degli obiettivi previsti dal PNRR. Per la Cisl è imprescindibile la presenza, al suo interno, di personale formato sulle specifiche tecniche costruttive e sugli aspetti contrattuali legati alla materia. Dal nostro punto di vista, chi si occupa di sviluppare e progettare metodi innovativi, deve essere a conoscenza anche delle possibilità offerte dal settore, le necessità di costo del personale in base alla loro formazione e la sicurezza nella realizzazione di tali scopi.

Accogliamo favorevolmente come Cisl, la previsione (di cui ai commi 7 e 8 e il comma 9 per la necessaria copertura economica), tesa ad incrementare le dotazioni finanziarie a disposizione dei fondi per la corresponsione del salario accessorio al personale con qualifica non dirigenziale e dirigenziale del Ministero per le Infrastrutture e la mobilità sostenibili. I dipendenti, infatti, gestiscono con il proprio prezioso lavoro quotidiano una realtà vitale per il Paese, e sono stati fino ad oggi mortificati dal punto di vista retributivo anche rispetto al personale dello stesso ex comparto di appartenenza (Ministeri), oltre che di comparti limitrofi e comparabili (EPNE, Ag. Fiscali). La previsione legislativa riconosce la meritoria opera di quei colleghi ed offre un opportuno limite a quella che era divenuta una vera e propria pericolosa "fuga" dei colleghi di detto Ministero, costretti a cercare migliore retribuzione attraverso l'utilizzo della mobilità compartimentale ed intercompartimentale

L'articolo 6 contiene norme sull'Agenzia nazionale per sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, modificando diversi testi legislativi vigenti, tra cui il decreto legge n. 109 del 2018 (c.d. decreto Genova), il codice della strada e il decreto legislativo n. 264 del 2006 (disciplina della rete stradale transeuropea).

Commento: il decreto rafforza il ruolo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) per migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema dei controlli sulle diverse infrastrutture di trasporto: all'Agenzia le funzioni esercitate dagli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Mims, con conseguente trasferimento di circa cento unità di personale. Una scelta condivisibile in quanto razionalizza il miglioramento dell'efficacia dell'azione di operatività.

L'articolo 7 autorizza la prosecuzione dei collegamenti tra lo scalo di Milano Linate e gli aeroporti del Regno Unito, a condizione di reciprocità, sino al 30 ottobre 2022 (comma 1); prevede inoltre disposizioni relative all'amministrazione straordinaria di Alitalia ed alla cessione dei beni aziendali, al fine di velocizzare il completamento della procedura di cessione degli asset in linea con quanto previsto dalla Commissione europea (comma 2).

Commento: La Cisl, rispetto alle disposizioni relative all'amministrazione straordinaria di Alitalia, ed alla cessione dei beni aziendali, richiede che sul testo del DL sia inserita la previsione che tutti i compensi vengano ceduti in applicazione di quanto previsto dall'art. 2112 del codice civile.

L'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (c.d. ecobonus). Esso specifica che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione; tale modifica si applica alle procedure in corso e si fissano i termini di scadenza per il completamento della procedura on line di prenotazione dei contributi; inoltre si prevede (comma 3) che le risorse per il c.d. extrabonus per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, che siano ancora disponibili, siano destinate alla copertura dell'ecobonus previsto per gli stessi veicoli, eliminandosi in tal modo le risorse per l'extrabonus.

Commento: La Cisl sostiene e condivide questa misura. Il tema degli incentivi alle auto ecologiche e sostenibili deve essere affrontato con provvedimenti strutturali, all'interno di una strategia di lungo corso, che guardi sì, alle auto completamente elettriche, ma includendo anche le altre motorizzazioni a basse emissioni.

L'articolo 9 disciplina una procedura speciale per l'approvazione del progetto per la realizzazione Parco della Giustizia di Bari. Nello specifico, motore di tutta la procedura è un Commissario straordinario, che svolge le funzioni di stazione appaltante e approva, in sede di conferenza di servizi, con la partecipazione obbligatoria di un rappresentante del Ministero della giustizia, il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene conto, in particolare, dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative (commi 1-3). All'esito della verifica del progetto 2 definitivo e del progetto esecutivo, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo (comma 4). Si prevede altresì che il Commissario straordinario possa procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera (comma 5). In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto dell'opera, si applicano le disposizioni previste per le infrastrutture strategiche (comma 6).

Commento: qui viene disciplinata una procedura speciale per l'approvazione del progetto per la realizzazione del Parco della Giustizia di Bari. Nello specifico, motore di tutta la procedura è un Commissario straordinario che svolge le funzioni di stazione appaltante e approva, il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, con il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Di conseguenza sarà il PFTE- Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica, redatto secondo le nuove linee guida MIMS, lo strumento con il quale si deciderà l'affidamento dell'opera. In linea generale, la necessità di nominare commissari per la realizzazione delle opere pubbliche in Italia, lo riteniamo un fallimento delle leggi ordinarie. È bene chiarire che solo le imprese strutturate, che fanno rete e che si dimostrino regolari sulla congruità e sul rispetto contrattuale potranno lavorare ai cantieri in

previsione. Inoltre, la competenza delle imprese deve essere dimostrata anche dal personale che si ha alle dipendenze sia in formazione, sia in inquadramento contrattuale e salariale. Perciò, riconoscendo una estensione della procedura per appalto integrato “rafforzato” dovremmo seguire quando indicato anche dalla Legge Delega al Governo in Materia di Contratti Pubblici ed ampliare quanto previsto dalle Linee Guida MIMS sul PFTE e già proposto dalla FILCA-CISL, sulla redazione di un contratto- tipo che possa essere allegato direttamente all’interno delle previsioni di quest’ultimo documento e non, unicamente, uno schema con “paletti” generali che debbano poi essere concretizzati tecnicamente di volta in volta. Tuttavia, nel caso specifico pur mettendo in rilievo la difficoltà cronica nella realizzazione delle opere pubbliche con procedure ordinarie, ricorrendo con troppa facilità all’individuazione della figura del Commissario Straordinario, in questo specifico caso, ci sembrerebbe giustificata. Condividiamo la necessità di portare a termine i lavori iniziati molti anni fa.

L'articolo 10, commi 1-6, definisce alcune procedure per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), prevedendo, in particolare, che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio. Il comma 7 dispone che le pubbliche amministrazioni, utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete (c.d. switch-off per l'accesso ai servizi online della PA). Inoltre, si prevede che - con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione - sia stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete. Al contempo, si stabilisce che con i medesimi decreti sia individuata la data a decorrere dalla quale i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi on-line.

Commento: Si assegnano alle amministrazioni competenti, i criteri di ripartizione delle risorse ulteriori rispetto a quelle ordinarie previste dalla disciplina di settore ed idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio. In riferimento, soprattutto, a quest’ultimo passaggio, la Cisl auspica la previsione di un criterio specifico per la ricezione delle competenze collegate con i livelli retributivi e delle applicazione contrattuali del personale che si propone di svolgere quel determinato lavoro per il quale si richiede l’affidamento pubblico.

L'articolo 11 interviene in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese, rifinanziando la componente prestiti e contributi del Fondo 394/81. Si tratta di una misura annunciata nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR") (Missione 1, Componente 2, Investimento 5), su cui la Commissione UE ha richiesto degli interventi di sostegno normativo.

Commento: Complessivamente l'operazione appare in linea con gli obiettivi del PNRR, ovvero di dare impulso all'attività commerciale internazionale delle nostre imprese ed a favorire la crescita dimensionale delle stesse anche attraverso processi di internazionalizzazione.

I fondi stanziati sono significativi e le semplificazioni coerenti con gli obiettivi dati.

Maggiore sarà la spinta all'internazionalizzazione delle nostre imprese ed al loro salto dimensionale, più elevata sarà, però, la necessità di rafforzare il presidio della governance nazionale delle stesse, onde impedire i fenomeni di cannibalizzazione dei marchi e dei know how italiani all'interno e fuori dall'Europa, con conseguenze sull'occupazione oltre che sulla perdita di valore del Made in Italy.

Come Cisl, siamo favorevoli alla stabilizzazione di un'azione di sostegno all'evoluzione da PMI a aziende di dimensione internazionale delle imprese italiane, a condizione che essa coincida con la creazione di presidi legislativi, fiscali e anche politici che siano capaci di difenderne l'italianità sia per gli aspetti connessi alla governance, sia per quelli connessi all'immagine commerciale, sia, infine, per quelli connessi all'ubicazione degli stabilimenti di produzione. Vogliamo sottolineare come sia necessario rivolgere l'attenzione del legislatore al raggruppamento denominato "Rete di impresa" se vogliamo che l'Italia affronti con successo la concorrenza internazionale, soprattutto di quei Paesi che hanno bassi livelli salariali e sistemi di welfare inesistenti. La rete di impresa è un modello giuridico tipico disciplinato normativamente nel nostro ordinamento per la prima volta nel 2009. Analizzando i dati di infocamere, le imprese in rete, pur non avendo riconoscimenti e agevolazioni particolari dal legislatore si stanno diffondendo: a fine 2019, sono presenti sul territorio nazionale 34.911 imprese raggruppate in 5.900 contratti di rete. Agevolare queste forme di aggregazione si presenta, quindi, come una scelta importante al fine di migliorare il mercato e l'avanzamento dei settori, rispondendo alla frammentazione delle imprese ed alla proliferazione del "lavoro povero".

L'articolo 12 – al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei Comuni delle Regioni del Mezzogiorno, nonché in quelli ricompresi nelle aree interne del Paese, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo sviluppo e coesione (FSC) e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – prevede l'istituzione del "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", con una dotazione di 12,4 milioni di euro per il 2021 e 111,2 milioni di euro per il 2022, e ne disciplina le modalità di accesso, riparto e utilizzo.

Commento: La Cisl ha sempre sostenuto la necessità di supportare la progettazione dei piccoli comuni; la struttura del meccanismo di attivazione sembra appropriata, la formulazione sulla coerenza con il PNRR ed i fondi strutturali orientano e favoriscono l'individuazione di fonti di finanziamento per l'attuazione dei progetti selezionati. Tuttavia sarà da valutare l'efficacia soprattutto nel caso di quei comuni o quelle aree particolarmente deboli che possono necessitare di task force di supporto con progetti standardizzati per la realizzazione di alcuni servizi essenziali. Inoltre potrà nel decreto attuativo essere utile chiarire i termini della premialità.

L'articolo 13 al comma 1 estende ai territori insulari di alcuni Comuni localizzati nelle isole minori del Centro-Nord la misura denominata "Resto al Sud", prevista dall'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 91/2017, convertito con modificazioni dalla legge n. 123/2017. Il comma 2 proroga, limitatamente all'anno 2021, dal 15 settembre al 15 ottobre, il termine entro il quale i comuni beneficiari dei contributi

previsti dall'articolo 1, comma 29, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile. Conseguentemente, limitatamente all'anno 2021, viene altresì prorogato dal 31 ottobre al 15 novembre, il termine entro il quale il Ministero dell'interno provvede, con proprio decreto, alla revoca totale o parziale dei contributi erogati.

Commento : Opportuna l'estensione temporale della misura "Resto al sud" visti i rallentamenti dovuti alla pandemia. L'articolo segnala che i comuni insulari, cui essa viene estesa, soffrono di gravi problemi demografici quindi necessitano di un forte intervento di sostegno, anche all'imprenditoria. Sarebbe tuttavia utile allocare apposite risorse per tale intervento e non distoglierle dai territori meridionali.

L'articolo 14 integra con un rappresentante dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione la composizione della Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei Comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, istituita dall'art. 1, comma 61, della legge di bilancio per il 2020 (legge n. 160 del 2019).

Commento: Condividiamo la disposizione. La Cisl ritiene opportuna la presenza del Ministro per il Sud e la coesione o un suo rappresentante nella cabina di regia ed in tutte le altre sedi nelle quali occorre presidiare che gli interventi possano essere portati avanti tenendo conto delle disparità regionali.

L'articolo 15 novella la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, recata all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (di delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), con l'intento di semplificarne le procedure. Nel complesso, nonostante le modifiche ed integrazioni, si può considerare per molti aspetti confermato l'impianto presente nel testo previgente - risultante dalle modifiche introdotte con la legge di bilancio per il 2021 (legge n. 178 del 2020) - basato sulla ricognizione della dotazione infrastrutturale del Paese, sull'individuazione del divario tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e sulla conseguente adozione di misure volte ad assorbirlo, attraverso interventi finanziati da un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro.

Commento: L'articolo ha lo scopo di rendere operativa la legge 44 / 2009 sul federalismo per gli aspetti, mai applicati, concernenti la perequazione infrastrutturale. Esso quindi, attiva la ricognizione delle infrastrutture sociali e di collegamento sia statali che regionali e locali. Sarà quindi necessario affinché tale ricognizione sia completa ed effettiva un grande sforzo da parte dell'Agenzia per la coesione territoriale nei confronti dei comuni più deboli del Mezzogiorno, delle aree interne e delle isole che saranno meno attrezzati per fornire le informazioni necessarie. Si nota inoltre che alcune infrastrutture sono escluse dalla ricognizione, per quanto esse siano essenziali e ugualmente non adeguate in tutte le aree del paese. In particolare non sono incluse nell'articolo le reti elettriche e quelle telematiche.

Sarà inoltre di estremo rilievo il decreto della Presidente del Consiglio dei ministri che deciderà i criteri di distribuzione delle risorse. I criteri infatti indicati nell'articolo non considerano in modo esplicito che le infrastrutture sono il contesto che consente di migliorare alcuni fattori critici, come ad esempio

la densità di popolazione di alcune aree poco abitate o la scarsa diffusione di unità produttive nelle stesse.

La Cisl quindi apprezzando il percorso indicato considera essenziale, che i due tipi di infrastrutture non presenti siano integrate. Ritiene inoltre essenziale il coinvolgimento delle parti sociali, sia nella verifica della ricognizione che nella definizione dei criteri di distribuzione delle risorse del fondo.

Infine vista la scarsa dotazione del fondo stesso sottolineiamo la necessità che tutte le risorse statali, dal PNRR a quelle ordinarie, siano oggetto di costante verifica e siano tutte volte al superamento di questo grave gap che attraversa il paese.

L'articolo 16 limita la durata dell'incarico del Commissario straordinario, previsto dall'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 109/2018, non oltre la data del 31 dicembre 2024; si tratta del Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, nel Comune di Genova, noto come "ponte Morandi". Il comma 2 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge n. 32/2019, 3 convertito con modificazioni dalla legge n. 55/2019, in materia di contributi per la ricostruzione privata a seguito di eventi sismici, il quale prescriveva che la concessione di tale contributo fosse "annotata nei registri immobiliari, su richiesta del Commissario straordinario, in esenzione da qualsiasi tributo o diritto, sulla base del titolo di concessione, senza alcun'altra formalità".

L'articolo 17 dispone l'entrata in vigore del provvedimento il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Specificità ed omogeneità delle disposizioni ed altri requisiti previsti dalla legislazione vigente Il provvedimento, composto da 17 articoli, per un totale di 77 commi, è riconducibile, sulla base del preambolo, alla ratio unitaria della promozione di interventi per le infrastrutture, anche con riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza; il preambolo richiama anche l'esigenza di introdurre disposizioni per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e di intervenire nel settore dell'edilizia giudiziaria; ciò premesso, si valuti l'opportunità di approfondire la riconducibilità alla ratio unitaria sopra richiamata delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 2 (proroga delle concessioni per i servizi di distribuzione carburanti e di ristoro sulla rete autostradale) e all'articolo 13, comma 1 (estensione ad altri territori delle agevolazioni cd. "Resto al Sud" per l'avvio di attività imprenditoriali e libero professionali). Per quanto attiene al rispetto del requisito dell'immediata applicazione delle misure contenute nel decreto-legge, di cui all'articolo 15 della legge n. 400 del 1988, si segnala che dei 77 commi 10 necessitano di provvedimenti attuativi; è prevista in particolare l'adozione di 1 decreto del Presidente della Repubblica, 2 DPCM, 2 decreti ministeriali e 4 provvedimenti di altra natura; in un caso è previsto il coinvolgimento del sistema delle Conferenze e in un caso l'attuazione della disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea. Coordinamento con la legislazione vigente e semplificazione Il comma 4 dell'articolo 1 prevede l'aggiornamento del regolamento di delegificazione di cui al DPR n. 474 del 2001 (regolamento di semplificazione in materia di prova dei veicoli); in proposito si ricorda che la sentenza n. 192 del 2012 della Corte costituzionale ha lasciato aperta a successive valutazioni della medesima Corte la questione della correttezza della prassi di autorizzare l'emanazione di regolamenti di delegificazione tramite decreti-legge. Chiarezza e proprietà della formulazione del testo L'articolo 15, comma 1, capoverso comma 1, prevede che gli enti territoriali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti provvedano alla ricognizione delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche; al

riguardo, si valuti l'opportunità di chiarire se tale onere ricada in ragione della proprietà dell'infrastruttura o dell'utilizzo della stessa e attraverso quali modalità, per i soggetti diversi dagli enti territoriali e specie con riguardo ai soggetti privati, debba essere assicurato l'adempimento di siffatto obbligo di comunicazione delle ricognizioni effettuate.

***Per semplificare il lavoro di chi legge, abbiamo effettuato le nostre considerazioni scritte in neretto, sul prezioso lavoro del Servizio Studi Osservatorio sulla legislazione.**