

AUDIZIONE CISL

presso le Commissioni riunite Commissioni 8a (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) e 9ª (Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare) del Senato della Repubblica, nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 854 (d-l 104/2023 decreto asset)

(Roma, 13 settembre 2023)

ART. 1 - Pratiche commerciali scorrette relative ai prezzi praticati su voli nazionali

Si vieta la fissazione dinamica delle tariffe a opera delle compagnie aeree, in riferimento a rotte nazionali di collegamento con le isole, in determinati periodi di picco della domanda. Inoltre, si definisce pratica commercialmente scorretta la determinazione automatizzata delle tariffe attraverso profilazione web degli utenti o in base alla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati per la prenotazione.

Negli ultimi mesi le tariffe dei voli aerei sul territorio nazionale, soprattutto relativi ai collegamenti con le isole, sono salite vertiginosamente. Le compagnie aeree si sono avvalse di procedure automatizzate che, profilando il momento e il modo della prenotazione con altri dati relativi all'utente, determinano l'innalzamento del prezzo di viaggio di multipli percentuali anche maggiori del 200 per cento alla tariffa media del volo. Il decreto vieta la fissazione dinamica dei prezzi da parte delle compagnie al ricorrere congiunto delle seguenti condizioni:

- a) che sia applicata su rotte nazionali di collegamento con le isole;*
- b) che avvenga durante un picco di domanda legata alla stagionalità o in concomitanza di uno stato di emergenza nazionale;*
- c) che conduca a un prezzo di vendita del biglietto di viaggio o dei servizi accessori del 200% superiore alla tariffa media del volo.*

Il provvedimento si muove concretamente dando una risposta al grave problema dell'aumento dei prezzi, predisposto dalle compagnie aeree. La libertà di circolazione è funzionale non soltanto alle attività turistiche o di ricreazione, ma soprattutto allo svolgimento delle attività lavorative, al mantenimento dei rapporti familiari e sociali, alle esigenze di cura della salute. La CISL propone il coinvolgimento dell' authority della concorrenza e mercato e quella dei trasporti, per individuare in questi settori – fermo restando il vincolo dell'applicazione dei contratti collettivi nazionali di lavoro di settore (trasporto aereo, mobilità attività ferroviarie e mobilità trasporto pubblico) – una sorta di “price cap”, cioè un tetto al prezzo (meccanismo che prevede che l'aumento dei prezzi o delle tariffe non possa superare un valore calcolato, sottraendo al tasso d'inflazione sui beni di consumo una quota minima di aumento della produttività). Occorre quindi attivare un Cabina di Regia anti-inflazione composta dalle Organizzazioni Sindacali comparativamente più rappresentative, Governo, Imprese, per contrastare eventuali azioni speculative, per il monitoraggio e conseguenti azioni sui prezzi e tariffe, al fine di salvaguardare il potere di acquisto di salari e pensioni.

ART. 3 - Misure urgenti per far fronte alle carenze del sistema di trasporto taxi su gomma

In questo articolo si interviene sulla disciplina che regola il rilascio, in via sperimentale, di licenze aggiuntive a carattere temporaneo, per l'esercizio del servizio taxi in favore di chi sia già titolare di licenze. Inoltre, si introduce la possibilità di incrementare il numero di licenze, non più del 20 per

cento, per fronteggiare lo strutturale aumento delle domande per i comuni capoluogo di regione, o di città metropolitane o sedi di aeroporto internazionale.

Per la Cisl, è necessario un periodo di monitoraggio basato su criteri scientifici e sulla conoscenza oggettiva dei flussi registrati in un tempo dato, attraverso una piattaforma condivisa.

Questo permetterebbe di uscire da impostazioni ideologiche costruendo una politica dei Trasporti basata su dati empirici e sull'effettivo bisogno dei territori, naturalmente soggetti a periodi di picco e a momenti di forte calo.

Un'iniziativa di questo tipo, gestita dalle Istituzioni e dalle parti sociali, permetterebbe di avere dati condivisi utili a contrastare fenomeni distortivi che possono creare disservizi alla collettività.

Se il Trasporto pubblico non di linea sarà lasciato in balia delle piattaforme gestite dalle multinazionali, le attuali tariffe amministrate scivoleranno verso il libero mercato, a danno dei cittadini medi, che non potranno più beneficiare di tariffe regolate.

Pertanto, le possibilità aperte dai nuovi sistemi informatici dovrebbero essere messe al servizio del bene comune.

ART. 4 - Fondo a favore dei viaggiatori e degli operatori del settore turistico e ricettivo

Viene istituito un fondo di 15 milioni di euro per il 2023 a favore dei viaggiatori e gli operatori del settore turistico e ricettivo che hanno subito danni economici causati da eventi eccezionali provocati dai roghi e dagli incendi che hanno colpito la Sicilia e la Sardegna tra il 17 luglio e il 7 agosto 2023.

Si provvede alla costituzione di questo fondo mediante "corrispondente riduzione del Fondo unico nazionale per il turismo di parte corrente" (art. 1, comma 366, della legge 30 dicembre 2021, n 234), cioè nella legge di bilancio 2022.

E' un provvedimento senz'altro positivo, per la gravità degli eventi disastrosi per l'ambiente e le attività del settore turistico e ricettivo accaduti in Sicilia e Sardegna.

Auspichiamo che nei prossimi provvedimenti si prenda in considerazione la possibilità di incrementare il Fondo unico nazionale per il Turismo riportandolo alla sua dotazione ex ante.

Nei casi di fermo, sarebbe opportuno prevedere una procedura obbligatoria - coinvolgendo le organizzazioni categoriali e confederali territoriali maggiormente rappresentative - per l'attivazione degli ammortizzatori sociali.

Artt. 5-6 - Credito di imposta per la ricerca e lo sviluppo della microelettronica – Partecipazione italiana ai programmi europei

Sono previsti incentivi, sotto forma di credito d'imposta alle imprese che effettuano investimenti in progetti di ricerca e sviluppo relativi al settore dei semiconduttori.

Gli interventi previsti dal decreto in favore del settore della microelettronica costituiscono positivamente una misura di politica industriale in un settore altamente strategico. Tuttavia il credito di imposta va caratterizzato su investimenti aggiuntivi a quelli previsti già dalle aziende presenti, al fine di generare ulteriore sviluppo della base produttiva già presente in Italia. Vanno convogliate verso questo settore maggiori risorse a partire da quelle dei fondi europei di sviluppo, per competere adeguatamente con quanto altri paesi europei stanno già investendo, attraendo le scelte delle aziende mondiali leader.

ART. 7 – Poteri speciali per l'utilizzo delle tecnologie critiche

Si integra la disciplina dei poteri speciali del governo inerenti ai settori dell'energia, dei trasporti, delle comunicazioni e agli ulteriori attivi individuati sulla base dei fattori critici elencati dalla disciplina europea.

I servizi di comunicazione elettronica a tecnologia 5g diventano fondamentali per la sicurezza nazionale.

La Cyber security così come il cloud rappresentano lo storage dei dati sensibili personali e delle aziende e diventa fondamentale monitorarne i contenuti in ambito Nazionale.

Per fare un esempio le commesse di grandi enti nazionali pubblici o privati che oggi vengono gestiti al di fuori dai perimetri Nazionali con questo decreto saranno gestite solo in Italia.

Questo garantirebbe sicurezza sui dati sensibili a livello Nazionale nonché garanzia di occupazione interna.

Lo stesso dicasi per acquisto e collaborazioni con aziende estere che debbono garantire canoni di sicurezza nazionali.

Ecco perché noi abbiamo accolto positivamente l'intervento del Mef sull'acquisizione di quote Tim che permetteranno di esercitare la golden power ricomprendendo il confine aziendale nel "made in Italy".

ART. 9 - Interventi in materia di opere di interesse strategico

In questo articolo si prevede che siano considerati di interesse strategico nazionale per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica le opere, gli impianti e le infrastrutture strettamente necessarie alla realizzazione di Osservatori astronomici nel territorio nazionale, nell'ambito di programmi finanziati da ESA (Agenzia Spaziale Europea), e da ASI (Agenzia Spaziale Italiana).

Sono considerati di interesse strategico nazionale per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica le opere, gli impianti e le infrastrutture strettamente necessarie alla realizzazione di Osservatori astronomici nel territorio nazionale, nell'ambito di programmi finanziati dall'Agenzia Spaziale Europea (ESA) e dall'Agenzia Spaziale Italiana (ASI). La norma si inquadra nella decisione presa nel 2016 dall'Esa di finanziare la costruzione del rivoluzionario telescopio "Flyeye", nell'ambito dell'attività di ricerca sui corpi celesti minori e per la cui realizzazione è stato selezionato il sito del Monte Mufara, sulle Madonie, nel comune di Isnello (Palermo), dove opera già un osservatorio astronomico.

Gli osservatori astronomici di rilevanza europea (finanziati dall'Esa) costituiscono asset di rilevanza strategica per lo studio dello Spazio e per i quali facilitare, a livello locale, l'individuazione delle aree e la costruzione dei manufatti tecnologici.

ART. 10 - Misure urgenti nel settore della pesca

Si autorizza la spesa di 2,9 milioni di euro per l'anno 2023 in favore dei consorzi e delle imprese di acquacoltura al fine di contenere il fenomeno della diffusione della specie del granchio blu

Questo crostaceo sta mettendo a rischio intere filiere produttive e migliaia di posti di lavoro nel settore e la Cisl ritiene fondamentale, oltre a contrastarne la presenza e la riproduzione, cercare di favorire accordi di filiera per trasformare una criticità in opportunità, visto che si tratta anche di un crostaceo ritenuto prelibato nell'utilizzo di tipo alimentare.

La copertura economica fa riferimento alla legge 232/ 2016, che riguarda le indennità per il fermo pesca (articolo 1, comma 346). Un'indennità giornaliera onnicomprensiva pari a 30 euro, cifra da ritenere del tutto insufficiente per colmare i mancati introiti dei lavoratori del settore, già alle prese con la riduzione delle giornate lavorative e con il Piano di Azione della Commissione Europea, che prevede tra l'altro l'aumento delle aree protette e lo stop in queste aree entro il 2030 della pesca a strascico.

In questo senso chiediamo anche di riaprire il tavolo con il Ministero del Lavoro per attivare la Cisoa Pesca, come del resto già chiesto al ministro del lavoro Calderone a inizio 2023, per dare al comparto un ammortizzatore sociale strutturale in grado di garantire dignità ai lavoratori.

Il comma 2 della norma, inoltre, attribuisce ad un decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste il compito di individuare le aree geografiche colpite dall'emergenza, i beneficiari, le modalità di presentazione delle domande nonché i costi ammissibili ed i criteri di riparto. Sarà importante che questa impostazione non allunghi ulteriormente i tempi di attivazione delle indennità.

ART.11 Misure urgenti per le produzioni viticole

L'articolo consente alle imprese agricole che hanno subito danni da peronospora alle produzioni viticole e che non beneficiano di risarcimenti derivanti da polizze assicurative o fondi mutualistici, di accedere agli interventi previsti per favorire la ripresa dell'attività economica e produttiva dal decreto legislativo n. 102 del 2004, nel limite di 1 milione di euro.

La misura è da ritenere indispensabile in quanto i danni da peronospora sono effettivamente ingenti. Ad esempio, nella sola regione Abruzzo abbiamo riscontrato, da parte di diverse aziende agricole, di una riduzione anche del 50% delle attività di vendemmia.

Rimane però da colmare, con strumenti dedicati, il grande vuoto che riguarda i lavoratori del settore, che con la riduzione delle giornate di lavoro rischiano di non maturare i requisiti per accedere alla disoccupazione agricola.

ART. 12 - Misure relative ai lavoratori dipendenti di Alitalia-Società aerea italiana Spa e di Alitalia Cityliner Spa

Il comma 1 consente la prosecuzione, nel periodo 1° gennaio 2024-31 ottobre 2024, del trattamento straordinario di integrazione salariale; a decorrere dal 1° gennaio 2024. Il nuovo intervento viene ammesso nel limite di spesa di 51,2 milioni di euro per il 2024.

Nel comma 2, l'intervento non è riconosciuto dalla data di eventuale maturazione del primo diritto utile alla pensione di vecchiaia o di anzianità

I commi 3 e 4 concernono il trattamento integrativo rispetto all'intervento di integrazione salariale di cui al comma 1 (intervento relativo, come detto, al periodo 1° gennaio 2024-31 ottobre 2024); il trattamento integrativo è previsto – in relazione alla suddetta tipologia di intervento – nell'ordinamento del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. I commi 3 e 4 prevedono che il trattamento integrativo sia tale da garantire che l'importo complessivo delle due prestazioni sia pari al 60 per cento della retribuzione lorda di riferimento, risultante dalla media delle voci retributive lorde fisse, delle mensilità lorde aggiuntive e delle voci retributive lorde contrattuali aventi carattere di continuità, percepite dai lavoratori interessati nell'anno precedente, con esclusione dei compensi per lavoro straordinario, fino a concorrenza di un limite, pari a 2.500 euro mensili. Il trattamento integrativo di cui ai commi 3 e 4 in esame è in ogni caso subordinato al rispetto di un limite di spesa, pari a 5,8 milioni di euro per il 2024

Alla copertura dell'onere finanziario corrispondente al limite di spesa suddetto si provvede mediante la riduzione, nella misura di 21,9 milioni di euro per il 2024, del summenzionato Fondo sociale per occupazione e formazione; la riduzione è disposta in misura maggiore rispetto al suddetto limite, in relazione alla particolare natura finanziaria del Fondo sociale per occupazione e formazione.

Il comma 6 riconosce uno sgravio contributivo in favore dei datori di lavoro privati che, nel periodo 1° gennaio 2024-31 ottobre 2024, assumano, con contratto di lavoro dipendente a tempo indeterminato, i lavoratori delle due suddette società; lo sgravio consiste nell'esonero totale, per un periodo massimo di trentasei mesi, dal versamento dei contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro – con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL – nel limite massimo di 6.000 euro su base annua, riparametrato e applicato su base mensile.

Al fine della copertura, si riduce nella misura di 1,9 milioni per il 2024, 3,72 milioni per il 2025, 3 milioni per il 2026, 1,6 milioni per il 2027 e 0,43 milioni per il 2029 il summenzionato Fondo sociale per occupazione e formazione; la riduzione è disposta in misura maggiore rispetto all'onere netto in oggetto, in relazione alla particolare natura finanziaria del Fondo sociale per occupazione e formazione.

E' opportuno trovare soluzioni definitive di continuità occupazionale per i lavoratori ancora interessati dai provvedimenti di cassa integrazione oramai da troppi anni presente e che mortifica le professionalità degli ex dipendenti Alitalia. Chiediamo l'attivazione del confronto con le OO.SS. per trovare opportunità che possono e devono crearsi. Perplessità sulla riduzione finanziaria del Fondo che oltre a garantire un sostegno economico svolge un importante ruolo sulla formazione.

Si ricorda che "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale" eroga prestazioni integrative e che lo stesso Fondo viene alimentato da un contributo ordinario sulle retribuzioni imponibili ai fini previdenziali pari allo 0,50% di cui due terzi a carico dei datori di lavoro e un terzo a carico dei lavoratori del settore. Il contributo, pertanto, è calcolato solo su una parte della retribuzione percepita, rimanendo escluse tutte le voci esenti sotto il profilo previdenziale (ad es. il 50% dell'indennità di volo). Qualsiasi modifica delle previsioni vigenti deve prevedere un confronto con le OO.SS.

Atteso che il fondo è alimentato da tutte le lavoratrici e da tutti i lavoratori e da tutte le imprese del settore l'applicazione della norma creerebbe un trattamento difforme e discriminatorio per i lavoratori ex Alitalia ed ex Cityliner.

ART. 14 -Disposizioni urgenti per garantire l'operatività della società concessionaria di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158

Vengono previste disposizioni urgenti per garantire l'operatività della società Stretto di Messina S.p.A., concessionaria dei servizi relativi alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente. Da un lato, sono previste deroghe alla disciplina e ai limiti di determinazione dei compensi dei dirigenti, dei dipendenti e degli amministratori della società, nonché di coloro che siano chiamati a svolgere incarichi nella società pur dopo il collocamento in quiescenza.

Si riconferma l'importanza strategica della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina che in una visione dalla Cisl condivisa evidenzia l'opportunità di integrare l'opera nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti TEN-T, aumentando l'utilità complessiva degli investimenti già fatti e in corso di realizzazione sull'intero sistema di mobilità interessato. Un'operazione che potrebbe modificare nel tempo le scelte dei traffici, con benefici per lo sviluppo socio-economico dell'area.

ART. 15 - Disposizioni urgenti in materia di servizi di ormeggio

Si autorizza il Governo a dettare, con regolamento, una disciplina uniforme in materia di prestazione di servizi di ormeggio, a tal fine modificando in parte qua il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima). L'intervento governativo dovrà esplicarsi mediante l'adozione di un regolamento, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia, della difesa, dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e della salute.

Riteniamo opportuno l'adozione di un regolamento unico. Sollecitiamo un tavolo con le OO.SS. per la definizione del Regolamento che preveda il coinvolgimento di più Ministeri.

ART. 17 - Misure urgenti per il trasporto pubblico locale

Comma 1, lett. a) specifica che nel riparto del 50 per cento della quota del Fondo Nazionale TPL distribuita – ai sensi di legge - tenendo conto dei costi standard, si tenga conto dei servizi di TPL complessivamente resi in ciascuna regione, risultanti dai dati dell'Osservatorio nazionale TPL.

La lett. b) prevede, inoltre, l'applicazione in via esclusiva della modalità di riparto del Fondo in base ai soli costi standard, fino all'emanazione del decreto MIT che definirà gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico locale e regionale.

Il comma 2 consente al Ministro delle infrastrutture e trasporti di nominare come Gestori della navigazione dei laghi di Garda, Maggiore e di Como anche soggetti che non siano funzionari dell'amministrazione dello Stato in servizio.

Il comma 3 attribuisce al Commissario straordinario per la linea C della Metropolitana di Roma i compiti relativi alla programmazione, progettazione, affidamento e realizzazione di tutti gli interventi per il completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo 2025.

L'assetto del settore risente delle scelte succedutesi dagli anni '90 ad oggi che, non hanno avuto sempre solo una connotazione trasportistica e di efficiente, efficace ed economica produzione industriale del servizio. In Italia il sistema delle aziende di trasporto pubblico locale e regionale impiega più di 113.000 addetti, in circa 930 aziende, offre oltre 2 miliardi di chilometri vettura annui, trasporta 5,4 miliardi di passeggeri l'anno. Il mercato del TPL italiano è al quarto posto in Europa per dimensione economica, con un fatturato che supera i 12 miliardi di euro. Tuttavia, si colloca abbastanza distante dai valori registrati nei tre Paesi che lo precedono, tutti con fatturati ampiamente superiori ai 20 miliardi di euro.

Ciò, a nostro modo di vedere, in quanto la struttura del settore rispetto ai servizi pubblici locali dei Paesi presi a riferimento, risulta eccessivamente frammentata. Infatti, i primi 20 operatori del settore generano il 52,5% del fatturato nazionale, gli altri 910 operatori concorrono a formare il rimanente 47,5%.

Nonostante le reiterate richieste del sindacato il processo di aggregazione di imprese stenta a partire con la conseguenza che le significative risorse pubbliche impiegate vengono dissipate in sprechi, inefficienze e la qualità del servizio, fatte salve poche gestioni, lascia a desiderare.

Per migliorare le attuali condizioni è necessario agire sulla normativa per semplificare e razionalizzare il sistema ma, al tempo stesso, è necessario prevedere un incremento del finanziamento pubblico e, in particolare, del Fondo nazionale trasporti, che copre attualmente circa il quaranta per cento della

spesa complessiva. Il problema principale riguarda le modalità di ripartizione del Fondo che devono tener conto delle reali necessità di mobilità dei cittadini.

Riteniamo indifferibile l'avvio di un confronto con le OO.SS. per promuovere una riforma strutturale del sistema tpl.

Il costo standard riflette il costo del servizio, opportunamente specificato ed erogato a prestabiliti livelli di qualità, assumendo condizioni operative efficienti.

Sulla nomina dei Gestori della Navigazione dei laghi di Garda, Maggiore e Como, è una richiesta più volte presentata dalle rispettive Regioni che chiedono una gestione non centralizzata. Si ipotizza che la possibilità di nominare anche soggetti non funzionari dell'amministrazione dello Stato in servizio, sia un primo passo per addivenire alla gestione regionale che sarebbe funzionale alla realizzazione di una efficace integrazione tra navigazione e trasporto pubblico locale.

Al Commissario Straordinario vengono dati anche i compiti relativi alla programmazione, progettazione e affidamento, nonché alla realizzazione di tutti gli interventi urgenti connessi al completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, nei limiti delle risorse disponibili per gli scopi. Si prevede che a tal fine, il Commissario sia autorizzato ad avvalersi, senza soluzione di continuità, della struttura di Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione, anche in caso di operazioni di fusione o cessione temporanea in altra società sottoposta al controllo analogo di Roma Capitale. Valgono le considerazioni sopra esposte nella voce Commissari.

ART. 18 - Misure urgenti per la realizzazione degli interventi PNRR di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Questo articolo reca alcune disposizioni volte a garantire il rispetto del cronoprogramma dei progetti di investimento di infrastrutture ferroviarie finanziati con risorse del PNNR, del Piano nazionale complementare (PNC) o da programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

Era già stata affrontata questa tematica con l'approvazione del Decreto Legge 24 febbraio 2023 n. 13 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune."

In questo caso si interviene nuovamente, non garantendo la certezza normativa, dove viene depotenziata la Conferenza dei Servizi nella logica di terminare in tempi rapidi per i seguenti lavori:

- *linea A/V Milano-Verona: tratta Brescia-Verona, 1° lotto funzionale.*
- *linea A/V Milano-Venezia: subtratta Verona-Vicenza 1° lotto funzionale*
- *Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi*

Inoltre si prevede che per far fronte all'aumento imprevedibile dei prezzi si provvede, nel limite massimo di 157 milioni di euro per l'anno 2023 e 841 milioni di euro per l'anno 2024, sulle somme, anche nel conto dei residui, del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, fino a concorrenza delle somme ivi stanziata a legislazione vigente.

E' importante chiarire che la compensazione non deve essere soggetta al ribasso d'asta e deve essere al netto delle eventuali compensazioni precedentemente accordate. Inoltre sono necessari accurati controlli affinché il caro materiali non diventi uno pseudonimo della variante in corso d'opera.

Il comma 3, al fine di assicurare lo svolgimento da parte dell'Unità di missione per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei controlli sostanziali sull'avanzamento fisico e procedurale degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano,

autorizza la spesa di euro 45.000 per l'anno 2023 ed euro 180.000 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.

ART. 19 - Interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali

Viene istituito un apposito Fondo, denominato 'Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni' con l'obiettivo di realizzare gli interventi urgenti di messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza comunale. In particolare, il comma 1, prevede che il Fondo sia istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con una dotazione pari a:

- euro 18 milioni di euro per l'anno 2023;
- euro 20 milioni di euro per l'anno 2024;
- euro 12 milioni di euro per l'anno 2025.

Una azione positiva e utile per la modernizzazione del Paese, il suo sviluppo economico e la crescita della relativa competitività.

Il comma 9, prevede di assicurare un'accelerazione della ristrutturazione antisismica del ponte sul Po, sito tra i comuni di S. Benedetto Po e Bagnolo S. Vito lungo la S.P. ex S.S. n. 413 "Romana" (costruito tra il 1964 e 1966), e autorizza la spesa di euro 4 milioni per l'anno 2024 e di euro 2,5 milioni per l'anno 2025 per l'affidamento della progettazione ed esecuzione lavori di ristrutturazione antisismica del suddetto tratto golenale del ponte in questione.

La Provincia di Mantova è ricorsa all'appalto integrato. Si evidenzia ancora una volta la necessità di qualificare le Stazioni Appaltanti.

ART. 20 - Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto

Viene escluso il settore dell'autotrasporto merci dall'ambito delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), in quanto già rientrante tra le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dispone, conseguentemente, per gli operatori economici del settore dell'autotrasporto merci la soppressione del contributo dovuto per il funzionamento della predetta Autorità.

Provvedimento positivo e auspicato da tempo dagli operatori del settore.

ART. 21 – Interventi per le attività degli enti locali in crisi finanziaria

Sono contenute disposizioni volte a facilitare il risanamento degli enti locali in stato di dissesto finanziario, mediante l'attribuzione di una anticipazione di liquidità, fino ad un importo massimo annuo di 100 milioni di euro per gli anni 2024, 2025 e 2026 da destinare per il pagamento dei debiti ammessi alla gestione liquidatoria, da restituire in base ad un piano di ammortamento a rate costanti della durata massima di 10 anni.

Disposizioni da valutare positivamente in quanto prevede agevolazioni finanziarie per gli enti territoriali in dissesto.

ART. 23 - Disposizioni urgenti per l'attività di ricostruzione dei territori colpiti dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023

L'articolo 23 apporta una serie di modifiche di carattere integrativo alle disposizioni del D.L. 61/2023 (c.d. decreto alluvioni), volte principalmente: a consentire l'utilizzo delle risorse stanziato per l'anno

2023 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il completamento degli interventi infrastrutturali di edilizia pubblica e prevenzione del rischio sismico, inclusi quelli destinati al potenziamento delle infrastrutture. In particolare la lettera b) prevede l'incremento per l'autorizzazione di spesa per gli interventi di ricostruzione privata di parte corrente (pari a 120 milioni di euro per l'anno 2023, secondo quanto previsto dal comma 6, art. 20 sexies del D.L. 61/2023) di 149,65 milioni di euro per il 2023.

L'articolo prevede specificatamente che la ricostruzione privata prioritariamente riguarda gli interventi di riparazione, ripristino o ricostruzione degli immobili a uso produttivo. La Cisl ritiene che tra le priorità rientrino anche le famiglie che hanno subito danni derivanti dall'evento alluvionale. Su questo tema la Cisl invierà delle proposte emendative riguardanti l'incremento della dotazione destinata alla ricostruzione dei beni privati, l'introduzione di specifici crediti d'imposta per l'edilizia abitativa e per le attività produttive con finanziamenti agevolati garantiti dallo Stato, oltre a prevedere, per i soggetti attuatori degli interventi, procedure straordinarie per l'assunzione del personale a tempo determinato.

ART. 24 - Proroga superbonus 110 per cento edifici unifamiliari

L'articolo prevede la proroga al 31 dicembre 2023 (precedentemente era il 30 settembre 2023) della detrazione del 110% per gli interventi sugli edifici unifamiliari e sulle unità immobiliari indipendenti a patto che entro la data del 30 settembre 2022 siano stati realizzati almeno il 30% dei lavori previsti.

Nell'accogliere positivamente la proroga, ribadiamo quanto più volte abbiamo già sostenuto: crediamo che sia arrivato il momento di razionalizzare la normativa riguardante il Superbonus, mettendo a punto una regolamentazione che sia strutturale e ben definita anche nelle percentuali dell'agevolazione, attraverso una rimodulazione delle aliquote e collegando la possibilità di poter usufruire del bonus alle reali condizioni economiche delle persone e delle famiglie.

L'articolo prevede che per le persone fisiche che realizzano interventi sugli edifici unifamiliari e sulle unità immobiliari indipendenti e autonome, la detrazione del 110% spetta anche per le spese sostenute entro 31 dicembre 2023 (rispetto al previgente termine del 30 settembre 2023) a condizione che, alla data del 30 settembre 2022, siano stati effettuati lavori per almeno il 30 per cento dell'intervento complessivo. Si tratta in particolare dei lavori realizzati sostanzialmente sugli edifici unifamiliari o sulle unità immobiliari situate all'interno di edifici plurifamiliari a condizione che siano funzionalmente indipendenti e dispongano di uno o più accessi autonomi dall'esterno.

E' auspicabile che anche con percentuali differenti venga confermato il Bonus inserendo una premialità non identica per gli edifici di vecchia e di più recente costruzione, per indirizzare gli interventi in funzione della classe di appartenenza dei fabbricati e per il necessario miglioramento antisismico.

Cogliamo l'occasione per evidenziare una criticità riferita ai cantieri pubblici e privati: bisogna intervenire con urgenza per tutelare l'intera filiera delle costruzioni, un settore che resta strategico per l'ammodernamento del Paese rendendolo più sicuro e sostenibile. La misura del Superbonus 110% così come anche viene proposta nel decreto in discussione non risolve le questioni legate al credito, e di conseguenza il mercato.

Bisognerebbe rendere possibile la cessione del credito del Superbonus 110% per i lavori privati, visto che il problema principale resta l'impianto normativo sulla responsabilità solidale per le somme concesse e la sua valutazione diligente, che ha di fatto bloccato il meccanismo di cessione del credito. C'è bisogno di un provvedimento che faccia chiarezza e metta il sistema in condizione di poter operare anche nell'ottica di rendere stabili e strutturati gli investimenti nel futuro. È bene evidenziare che oggi questo meccanismo rischia di penalizzare, tra gli altri, chi è stato più attento alle regole: le imprese sane e strutturate e i cittadini più prudenti e accorti. Le norme devono essere affinate per creare condizioni migliori, come la qualificazione delle imprese, del lavoro, ma anche delle opere, e non certo per danneggiarle. La seconda criticità, o vera e propria emergenza è l'aggiornamento dei prezzi, con particolare riferimento ai cantieri pubblici e alle opere del Pnrr.

La situazione che si è venuta a creare, prima per effetto della pandemia e in seguito aggravata dalla guerra in Ucraina, ha visto difficoltà di approvvigionamento dei materiali con incrementi notevoli dei prezzi e con una conseguente crescita esponenziale nel costo dell'energia. Condizioni che non saranno di breve periodo e che ci impongono di trovare delle soluzioni innovative e affidabili, dal momento che hanno messo in forte difficoltà anche il settore edile. La situazione richiede interventi sistematici, come la transizione digitale dei prezzi dell'edilizia. I prezzi, infatti, sono lo strumento base attraverso il quale imprese e professionisti definiscono la partecipazione ai lavori pubblici.

Gli affidamenti pubblici devono evitare di danneggiare le imprese strutturate e di qualità e la corretta gestione dei prezzi negli appalti deve essere correlata alla tempistica reale di realizzazione delle opere, altrimenti diventa strumento di alea per gli operatori e la stessa realizzazione delle opere. Importante innovazione, in questo senso, è stata apportata dalle Linee Guida per la determinazione dei prezzi regionali del MIMS che introduce una omogeneità a livello nazionale.

La soluzione, quindi, può essere quella di digitalizzare e di introdurre sistemi per aggiornamenti periodici dei prezzi, attraverso la selezione di un 'paniere' di beni di riferimento per il settore delle costruzioni o anche attingendo a una serie di dati dalla fatturazione elettronica, che ci consentano di stabilire il prezzo reale dei materiali. In questo modo è possibile aggiornare i prezzi alle variazioni positive o negative nel periodo di realizzazione dell'opera.

La transizione digitale dei prezzi, dunque, è uno strumento fondamentale per realizzare le opere del Pnrr che avranno un impatto fondamentale per il risparmio energetico e la sostenibilità ambientale e sociale, con lo scopo di rafforzare il sistema Paese.

ART. 26 -Imposta straordinaria calcolata su incremento margine interesse

Si istituisce un'imposta straordinaria, per l'anno 2023, sui margini di interesse (extraprofitti) delle banche operanti nel territorio dello Stato. Applicando un'aliquota del 40% sulla differenza del margine di interesse degli istituti di credito, vincolato all'esercizio tipico dell'attività bancaria, rispetto all'esercizio antecedente al 2023.

Imposta, indeducibile da IRES e IRAP, che non può essere superiore allo 0,1% del totale dell'attivo relativo all'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2023.

Per la Cisl l'extratassazione delle banche, va estesa anche alle multinazionali dell'energia, del digitale, della logistica e della farmaceutica.

Le famiglie hanno sofferto, in questi ultimi anni, una compressione e un taglio dei loro redditi. Pertanto pensiamo sia giusto redistribuire utili e profitti verso chi è in difficoltà. Tutto ciò può essere utile per recuperare risorse da impegnare per alzare salari, retribuzioni, pensioni e ridurre il peso delle tasse ai lavoratori, ai pensionati e sostenere le famiglie sui mutui per le prime case.