

AUDIZIONE CISL

presso la Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato della Repubblica, nell'ambito dell'esame del Ddl n. 755 di conversione in legge del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, recante: "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano".

(Roma, 26 giugno 2023)

La CISL apprezza la volontà del Senato della Repubblica di udire le Parti sociali su una materia così importante quale la pubblicazione del Decreto-Legge n. 69/2023 cosiddetto "salva infrazioni" che introduce "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione pendenti nei confronti dell'Italia".

La CISL reputa importante la finalità del decreto oggetto di esame volto ad agevolare la chiusura delle procedure d'infrazione e dei casi di pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano. Il numero di infrazioni pendenti nei confronti dell'Italia di 82, a fronte di una media europea di 66, impone infatti un'attenta valutazione di meccanismi per garantire il rispetto e l'effettività del diritto dell'Unione.

È pertanto pienamente condivisibile l'intento della Commissione di avviare un ciclo di audizioni su questa materia, posta la trasversalità e complessità della stessa che necessita di momenti specifici di discussione e approfondimento al fine di analizzarne tutte le componenti relative.

Meccanismi che appaiono integrare il nuovo approccio strategico della Commissione europea, delineato dalla comunicazione del 2016, fondato, oltre che sull'estensione della valutazione delle norme europee, sulla promozione di strumenti ed iniziative di natura "cooperativa" volti a facilitare la corretta attuazione del diritto dell'UE da parte degli Stati membri e quindi a prevenire la sua violazione, nonché a tenere conto degli aspetti applicativi già in fase di elaborazione delle politiche da parte delle Istituzioni europee.

E' pertanto importante agevolare un percorso di questo tipo sia, come richiamato dal Decreto, per le implicazioni economiche a carico del bilancio statale provenienti dalle sanzioni, ma anche, aggiungere, per contribuire ad un percorso di convergenza europea che appare oggi più che mai necessario e che secondo la CISL non può che avere come obiettivo ultimo la realizzazione di un'Europa Federale perfettamente integrata, in primis politicamente, volta ad assicurare una sua solidità economica e sociale e che contrasti i dumping e le diseguaglianze interne oltre che a porsi quale soggetto autorevole nel contesto geopolitico globale sempre più frammentato.

È quindi importante migliorare la gestione dei recepimenti, la prevenzione, la vigilanza sul recepimento delle Direttive in scadenza, così come investire nel dialogo con la Commissione Europea, anche a fronte dell'importante contributo che contatti ed incontri diretti con la Stessa volti ad affrontare, anche direttamente tra funzionari, i nodi da sciogliere, possa apportare. La CISL incoraggia, quindi, un approccio aperto e diretto per affrontare e risolvere le questioni aperte che anche con questo strumento può trovare una sua realizzazione.

Al di là degli obiettivi condivisibili di sanare immediatamente un'infrazione o porre in essere premesse per giungere, a valle di ulteriore lavoro normativo e amministrativo su cui il Governo è già impegnato, alla chiusura della contestazione, la CISL resta chiaramente convinta che questi passaggi possano e debbano assicurare il più ampio coinvolgimento delle Parti sociali al fine di assicurare la coerenza e la sostenibilità delle normative nazionali e soprattutto la reale interruzione delle procedure in questione. Il Dialogo sociale ed il coinvolgimento delle Parti sociali in tutte le fasi del semestre europeo come in tutte le questioni relative al recepimento delle direttive, che impattano direttamente sulla vita dei cittadini e contribuiscono anche ad alimentare il senso di appartenenza all'Unione, costituiscono la premessa imprescindibile di efficacia e sostenibilità di ogni azione governativa, che pertanto necessita della massima valorizzazione e resa strutturale.

Il testo del Decreto si confronta con una pluralità di materie, alcune delle quali particolarmente complesse.

Questioni relative alla qualità rapporti di lavoro a tempo determinato, al personale scolastico, dei Vigili del Fuoco e delle Istituzioni di Alta Formazione Artistica Musicale e Coreutica, ai risparmi e depositi bancari, al rilascio dei passaporti, in materia di circolazione stradale finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria ma anche di registro immobiliare, di interoperabilità dei sistemi informativi per le frontiere, fanno riferimento ad ambiti delicati quanto strategici per il nostro Paese e la vita dei cittadini.

Per tali ragioni, i tempi brevissimi di convocazione di soli 2 giorni di questa audizione, ci impongono, per ragioni di completezza e esaustività di risposta, di riservarci la presentazione di ulteriori osservazioni ad integrazione dell'attuale memoria, frutto di una più strutturata consultazione con le nostre strutture.

Tuttavia, in questa sede intendiamo evidenziare alcune considerazioni di merito a temi specifici.

Art 1 - Modifiche al testo unico bancario. Caso EU Pilot 2021/10083/FISMA

Riguardo ai rilievi della Commissione europea in ordine alla trasposizione nel T.U.B. della direttiva (UE) 2014/49 del 16 aprile 2014 (cd DSGD), ci preme evidenziare quanto segue.

L'istituzione di uno schema armonizzato di assicurazione dei depositi a livello europeo costituisce il terzo pilastro dell'Unione Bancaria. In particolare, ha l'obiettivo di ridurre le distorsioni competitive dovute alle diverse forme di protezione e modalità di funzionamento degli schemi nazionali.

In tale prospettiva, è coerente la definizione del termine:

- di 5 giorni lavorativi per la valutazione da parte dell'Autorità Nazionale dell'incapacità, attuale e prospettica, della banca di effettuare i rimborsi per cause connesse alla situazione finanziaria;
- di 7 giorni lavorativi per il rimborso dei depositi da parte del sistema di garanzia dei depositanti.

Altresì sono condivisibili i rilievi di minore entità connessi ai meccanismi di compensazione, in caso di sussistenza di passività del depositante verso l'ente creditizio, in quanti volti a dare maggiori garanzie di protezione ai depositanti.

In considerazione dell'importanza della protezione dei depositanti, al fine di preservarne la fiducia, riteniamo indispensabile perseguire l'obiettivo di uno schema unico di assicurazione dei depositi nell'area dell'euro, pur avendo la consapevolezza delle forti resistenze di alcuni Paesi.

In ultimo, siamo convinti che la legislazione europea dovrebbe favorire tutti i meccanismi volti a prevenire l'insorgere delle crisi, con particolare riferimento all'utilizzo di risorse attraverso gli schemi nazionali di assicurazioni dei depositi.

ART. 5 – Modifiche alla legge 115/2015 in materia di cumulo dei periodi di assicurazione maturati presso le organizzazioni internazionali

L'articolo 18 della legge 115/2015 consente il cumulo di periodi di assicurazione previdenziale maturata presso organizzazioni internazionali per effetto di rapporti di lavoro dipendente svolto in Stati appartenenti all'Unione europea e alla Confederazione Svizzera. Esso fu introdotto nell'ordinamento italiano al fine di ottemperare agli obblighi comunitari derivanti dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea e della conseguente procedura di infrazione UE contro l'Italia, tuttavia fu inopinatamente limitato alla pensione di vecchiaia, ai superstiti e all'invalidità. Ora, per evitare un'altra procedura di infrazione, l'articolo 5 del ddl 755 prevede modifica dell'articolo 18 consentendo l'esercizio di tale facoltà anche nel caso della pensione anticipata. Pur trattandosi di situazioni molto specifiche tanto che, come si nota dalla Relazione tecnica, pare complessa la definizione della platea, condividiamo la modifica in quanto è quanto mai opportuno consentire a questi lavoratori il pieno esercizio dei diritti previdenziali.

ART. 9 - Misure in materia di circolazione stradale finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria. Procedure di infrazione n. 2014/2147, n. 2015/2043 e n. 2020/2299

La riduzione della velocità è direttamente proporzionale ad un aumento della sicurezza stradale utile a dissuadere l'utilizzo del mezzo proprio incentivando altri tipi di mobilità, soprattutto quella pubblica. La diminuzione di auto in circolazione ed in sosta, libera spazio che potrà tornare fruibile per le persone, per i marciapiedi, per il verde urbano, alle piste ciclabili. Giocoforza questo provvedimento spinge ad investire sui mezzi pubblici che troppo spesso nelle città risultano essere obsoleti e quindi vanificare la riduzione dell'inquinamento che il legislatore si propone di fare: anzi, in alcuni casi i mezzi pubblici, ancor lontani dagli standard europei in quanto ad emissioni, a bassa velocità risulterebbero essere più inquinanti. Per la Cisl è importante capire come si coniughi questa indicazione con il rilancio industriale dell'automotive italiano.

ISTRUZIONE

Articolo 14 - Modifiche al testo unico delle disposizioni legislative vigenti in materia di istruzione. Procedura d'infrazione n. 2014/4231)

L'articolo rubricato che prevede:

- il nuovo comma 1 dell'art. 485 che comporta per i docenti immessi in ruolo a far data dall'anno scolastico 2023/2024 con la prevista la valutazione integrale di tutto il periodo di servizio pre-ruolo prestato, sia ai fini giuridici che economici, senza più la limitazione ai soli primi quattro anni per intero e due terzi per i restanti, che ci vede favorevoli;

- il nuovo articolo 489 che prevede, ai fini del riconoscimento del servizio prestato, l'abrogazione del criterio, di cui al comma 11, dell'art. 14 della L. 124/1999, secondo cui per la validità del servizio di insegnamento come anno scolastico intero, è sufficiente aver raggiunto un minimo di 180 giorni di servizio, anch'esso opportuno.

La modifica introdotta, infatti, comporta che a far data dall'anno scolastico 2023/2024, i docenti neo immessi in ruolo che hanno maturato in un anno solo il minimo di 180 giorni otterranno, di fatto, una ricostruzione meno favorevole di coloro che, a parità di servizio pre-ruolo, l'hanno ottenuta in base alla vecchia formulazione dell'art. 485.

- Il nuovo articolo 569, comma 1 comporta la modifica del criterio di computo del servizio non di ruolo prestato dal personale ATA e precisamente prevede che, a far data dall'anno scolastico 2023/2024, il servizio non di ruolo prestato nelle scuole statali sarà riconosciuto per intero agli effetti giuridici ed economici, e non più solo limitatamente ai primi tre anni.

La disposizione è comunque favorevole al personale.

Art. 15 - Disposizioni in materia di Carta elettronica per l'aggiornamento e la formazione del docente – Caso ARES (2021) 5623843

L'art. 15 interviene sull'art. 1, comma 121 della legge 107/2015 apportando la seguente modifica: estende, per l'anno 2023, la Card anche ai docenti non di ruolo, (solo contratti di supplenza annuale su posto vacante e disponibile - 31 agosto), al fine di rispondere alla contestazione di disparità di trattamento mossa dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia a tutela dei lavoratori precari della scuola. Per rispondere a tale finalità, l'autorizzazione di spesa prevista dalla legge 107/2015 è incrementata di 10,9 milioni per l'anno 2023.

Considerato però che la contestazione mossa dalla Commissione Europea riguarda la disparità di trattamento tra il personale di ruolo ed il personale precario, e che la recente giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea si è espressa a favore del diritto al riconoscimento della Carta docente per tutto il personale con contratto a tempo determinato senza distinzione alcuna tra i contratti al 30 giugno o al 31 agosto, la modifica introdotta dal Decreto-Legge, a nostro avviso non interromperà affatto il contenzioso che, anzi, in tale giurisprudenza comunitaria trova la sua piena legittimazione. Inoltre il provvedimento riguarda il solo anno 2023.

IMMIGRAZIONE

Art. 17 - Adeguamento al regolamento UE 2019/1157, sul rafforzamento della sicurezza delle carte di identità e dei titoli di soggiorno) e 18 - (Disposizioni per l'adeguamento ai regolamenti (UE) 2017/2225, 2017/2226, 2018/1240, 2019/817 e 2019/818 in materia di interoperabilità dei sistemi informativi per le frontiere, l'immigrazione e la sicurezza.

Sono misure che rafforzano la sicurezza dei documenti e uniformano le procedure di verifica (anche con riferimento agli extracomunitari senza necessità di visto) a livello europeo, mentre prima in alcuni Paesi

venivano riscontrati controlli alla frontiera non in linea con gli standard richiesti, ovvero, più o meno blandi nei diversi Paesi.

È un intervento legislativo sicuramente apprezzabile che ben va incontro alle reiterate richieste, ma è chiaro che comporterà oggettivamente maggiori oneri per la PA italiana che, peraltro, soffre di una cronica mancanza di personale dedicato nelle Prefetture e negli Uffici immigrazione delle Questure, specialmente nelle grandi città.

Allo stesso tempo, riteniamo urgente e necessario che l'Italia colmi le lacune derivanti dalla non attuazione dei regolamenti (UE) 2017/2225, 2017/2226, 2018/1240, 2019/817 e 2019/818 in materia di interoperabilità dei sistemi informativi per le frontiere, l'immigrazione e la sicurezza.

Il Disegno di Legge n.755 va in questa direzione e ne sosteniamo il rafforzamento sullo scambio di informazioni in tutta l'UE al fine della lotta contro il terrorismo e la criminalità organizzata.

Pertanto riteniamo che:

- occorra massimizzare i benefici dei sistemi di informazione esistenti;
- servano provvedimenti che garantiscano e consentano agli agenti di polizia di effettuare controlli di identità rapidi ed efficaci nel territorio;
- occorra superare le lacune rispetto ad alcuni Paesi extra Ue per i quali non è richiesto visto di ingresso nello spazio Schengen.

ART. 21- (Modifica all'articolo 30 della legge 23 luglio 2009, n. 99, in materia di regime di interrompibilità elettrica. Caso SA.50274 (2018/EO)

Rispetto all'art.21, questo prevede modifiche in risposta alla procedura di infrazione SA 50274 (2018/EO) avviata dall'Europa rispetto all'art.30 della legge n.99 del 23 luglio 2009.

Rispetto alla procedura attuale cambia poco in quanto i quantitativi interrompibili continueranno ad essere assegnati con gara a ribasso attraverso aste trimestrali.

Dall'art.18 sono stati tolti i riferimenti di chi poteva partecipare alle aste (era indicato che partecipavano esclusivamente le società utenti finali); ora possono partecipare tutti gli utenti in grado di garantire le potenze interrompibili indicate in gara.

È stata tolta anche la dicitura *“Le maggiori entrate eventualmente derivanti dall'applicazione del presente comma sono destinate all'ammodernamento della rete elettrica”*. È corretto toglierla in quanto non si può parlare di maggiori entrate, ma di minori uscite perché le aste a ribasso sono rivolte ai corrispettivi da riconoscere ai clienti che mettono a disposizione la potenza interrompibile.

L'altra modifica riguarda l'art 19 che è stato cancellato. Quest'articolo prevedeva, per i clienti che vincevano le aste, un complesso di oneri su una parte dei corrispettivi di dispacciamento da pagare che dovevano pagare sui consumi legati alla potenza messa a disposizione come interrompibile. Anche questo è corretto perché per tutta l'energia consumata è opportuno vengano pagati i relativi corrispettivi di dispacciamento.

Sostanzialmente le modifiche proposte per rientrare dal provvedimento di infrazione sono condivisibili.

Articolo 22 - (Verifica dell'efficienza degli investimenti nella rete di distribuzione del gas ai fini della copertura tariffaria. Caso EU Pilot 2022/10193/ENER)

L'articolo 22 abroga la norma in base alla quale gli investimenti sulle reti di distribuzione del gas in comuni montani in zona climatica “F” o in comuni del Mezzogiorno da metanizzare sarebbero stati

automaticamente ammessi al riconoscimento di una remunerazione a valere sulle tariffe a carico dei consumatori, senza necessità di una valutazione da parte dell'Arera dei criteri di efficienza normalmente applicati.

L'articolo 22 modifica l'articolo 23 del D. Lgs. n. 164/2000, che disciplina le modalità con cui l'Arera determina le voci tariffarie per la remunerazione dei servizi di trasporto, dispacciamento, stoccaggio e distribuzione del gas. Aspetto che i convince. La competenza a determinare le tariffe di distribuzione è attribuita all'Arera, oltre che dall'articolo 23 del D.Lgs. n. 164/2000, in base all'articolo 2 della legge n. 481/1995 e all'articolo 41 della Direttiva n. 2009/73/CE, secondo il quale l'autorità di regolazione ha il compito di "stabilire o approvare, in base a criteri trasparenti, tariffe di trasporto o distribuzione o le relative metodologie di calcolo". La medesima direttiva prevede che gli Stati membri garantiscano l'indipendenza dell'autorità di regolazione (art. 39) e indica gli obiettivi generali che l'autorità persegue nell'esercizio delle proprie funzioni. Questi comprendono il riconoscimento ai gestori del sistema e agli utenti del sistema di incentivi adeguati a migliorare l'efficienza delle prestazioni del sistema e la tutela dei consumatori (art. 40).

Articolo 24 - (Attuazione della direttiva (UE) 2022/738 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, che modifica la direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada)

Con questa modifica anche nei trasporti nazionali e non più solo nei trasporti internazionali, le imprese di autotrasporto merci per conto di terzi potranno prendere in locazione veicoli da imprese comunitarie che svolgono attività di noleggio. Per la Cisl tutto ciò potrà essere sicuramente un'opportunità, perché apre il mercato ad altri tipi di veicoli e quindi espandendo il settore. Inoltre, con l'obbligo per le aziende locatarie di far utilizzare i mezzi solo ed esclusivamente ai propri dipendenti non si corre il rischio che le stesse possano ridimensionare il personale. È un provvedimento che riguarda la gestione del "parco mezzi" delle aziende.