



Audizione informale presso la VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera dei deputati D.L. 89/2024 – A.C. 1937

Roma 8 luglio 2024

Memoria UIL – UIL Trasporti

Il D.L. n. 89/2024 recante *“Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport”* prevede una serie di disposizioni normative volte a garantire e accelerare, a vari livelli, investimenti in opere infrastrutturali attraverso interventi di varia natura, in particolare, relativamente a:

Infrastrutture di trasporto

- aggiornamento dei piani economico-finanziari delle concessioni autostradali;
- la tempestiva operatività della società Stretto di Messina S.p.A. e il rispetto del cronoprogramma relativo alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, attraverso semplificazioni amministrative volte, tra l'altro, a consentire l'approvazione per fasi costruttive del progetto esecutivo;
- il completamento di opere rientranti nella rete centrale della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)
- il completamento degli interventi necessari al potenziamento delle ferrovie regionali e allo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa;
- il completamento di interventi infrastrutturali nel settore stradale e idrico.

Interventi locali

- avvio della fase di operatività dell'Autorità per la laguna di Venezia;
- finanzia gli interventi infrastrutturali della Regione Liguria e il completamento, da parte dell'Università degli studi di Genova della Scuola Politecnica – Polo Universitario di Ingegneria presso il Parco scientifico tecnologico di Genova Erzelli;
- semplificazione del numero e di compiti e funzioni attribuite ai commissari straordinari.

Interventi in materia ambientale

- bonifica nel sito di interesse nazionale Cogoleto Stoppani;
- ridefinizione dell'assetto di governance dell'autorità nazionale in materia di cattura e stoccaggio della CO₂ (CCS – Carbon Capture and Storage).

Si tratta di un provvedimento che consideriamo nel complesso positivo nella sua finalità di implementare misure volte a rendere più efficienti e sicuri i trasporti e con l'obiettivo di modernizzare

il Paese grazie anche alla velocizzazione delle procedure per la realizzazione di opere strategiche; tuttavia ci preme evidenziare alcuni aspetti che mostrano la necessità di ulteriori interventi parimenti importanti allo scopo sopra evidenziato e cioè quello di portare il Paese ad un miglioramento complessivo delle sue infrastrutture dal punto di vista degli effetti sociali, ambientali ed economici.

Innanzitutto, ci preme evidenziare, a tal proposito, la circostanza secondo cui il provvedimento nell'intervenire opportunamente su alcuni ambiti infrastrutturali/trasportistici specifici ne trascuri invece altri e sul possibile rischio di un abbassamento della soglia di attenzione su aspetti cruciali nell'ambito del controllo e della sicurezza nella realizzazione delle opere stesse.

Entrando nel merito degli articoli, riteniamo positivo, ad esempio, all'**articolo 1** l'introduzione di una disciplina di aggiornamento dei piani economico-finanziari delle società concessionarie autostradali, con periodo regolatorio in scadenza nel corso dell'anno 2024, nella misura in cui il provvedimento preveda una serie di interventi straordinari di manutenzione il cui obiettivo sia quello di migliorare la sicurezza stradale e prevenire incidenti legati alla cattiva manutenzione.

L'**articolo 2** reca, invece, disposizioni relative al progetto esecutivo del Ponte sullo Stretto di Messina anche in relazione alle fasi costruttive. A tal proposito si ricorda che il precedente "decreto Ponte" di marzo 2023 prevedeva che il termine ultimo per lo svolgimento di tale pratica fosse il 31 luglio 2024. I ritardi nel progetto hanno imposto anche un aggiornamento del valore contrattuale dell'opera con le tariffe che dovranno essere calcolate attraverso il rapporto tra quelle del 2023 e quelle del 2021 (ove applicabili).

Sono, in particolare, state introdotte disposizioni volte a chiarire le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; esplicitare che il costo del progetto deve comunque risultare coerente con le risorse disponibili a legislazione vigente; chiarire alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi; prevedere che la quantificazione dell'importo aggiornato del contratto con il contraente generale sia sottoposto ad asseverazione; specificare che la società concessionaria può avvalersi di distacchi di personale da parte delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il decreto in parola rafforza i provvedimenti relativi all'iter di costruzione del Ponte; in particolare, si stabilisce che il progetto esecutivo dell'opera può procedere per fasi costruttive consentendo così l'avvio immediato dei lavori per poi aggiornare l'esecuzione degli stessi procedendo sostanzialmente su binari paralleli tra progettazione ed esecuzione dei lavori.

Il rischio è che i prezzi possano lievitare nel tempo rispetto a quelli prefissati, e per evitare questo vengono fissati dei parametri per la gestione del caro prezzi, facendo riferimento agli incrementi di prezzi delle 4 maggiori opere gestite da Anas e RFI nel 2022.

Su tale aspetto riteniamo indispensabile una supervisione costante per evitare esplosioni incontrollate del costo dell'opera e al contempo un rispetto ferreo delle regole e delle norme relative alla salute e sicurezza nei cantieri da parte delle aziende appaltatrici per evitare, come sovente accade, che possa emergere la tentazione di aggirare tali regole per realizzare economie improprie, se non addirittura illegali, che mettano a rischio sicurezza dei lavoratori e dell'opera stessa.

Il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria è un'opera imponente sia in termini realizzativi che di impegno economico, pertanto, riteniamo indispensabile che essa si collochi in un contesto di complessivo rafforzamento delle infrastrutture "collaterali" come il potenziamento/incremento/velocizzazione sia della rete ferroviaria nelle due regioni dove invece si riscontra ancora un gap infrastrutturale importante sia della rete stradale e autostradale, in particolare della Regione Sicilia.

Rispetto all'analisi dei primi due articoli del provvedimento emerge, a nostro avviso, accanto alla giusta attenzione verso il potenziamento della rete stradale e autostradale, rinvenibile anche in altri articoli, ma una carenza/assenza di norme che vadano nella stessa direzione rispetto al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e delle reti di trasporto pubblico locale, soprattutto per ciò che riguarda il finanziamento del Fondo Nazionale Trasporti di cui diremo anche più avanti.

L'**articolo 3** reca disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari, prevedendo (al comma 1) l'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari.

Il comma 1 prevede che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, è adottato un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari: nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019 nonché a quelli nominati in virtù di specifiche disposizioni di legge tra cui, ad esempio:

- 1) Commissario straordinario per l'espletamento delle attività funzionali per la sicurezza antisismica, delle autostrade A24 e A25;
- 2) Commissario straordinario per realizzazione di interventi per finalità portuali e ambientali del Porto di Piombino;
- 3) Commissario straordinario che deve sovrintendere agli interventi indifferibili ed urgenti contro il grave rischio idrogeologico e conseguire adeguati standard di qualità delle acque e di sicurezza idraulica del sistema idrico del Gran Sasso;
- 4) Commissario straordinario per assicurare le opere infrastrutturali necessarie a garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026;
- 5) Commissario straordinario per la realizzazione della linea 2 della metropolitana di Torino;
- 6) Commissario straordinario per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e del Nodo ferroviario di Genova.

Su tale articolo evidenziamo il fatto che la norma per la sua completa attuazione rinvii all'emanazione di diversi decreti attuativi che, considerando l'importanza delle competenze dei diversi commissari straordinari, non rischi di compromettere la tempestività necessaria al raggiungimento degli obiettivi stessi pregiudicando il buon esito degli interventi richiesti.

L'**articolo 6**, infine, prevede che, al ricorrere di determinate circostanze, sia possibile autorizzare l'erogazione delle somme residue relative ai mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti (CDP) per

interventi di potenziamento delle ferrovie regionali ovvero per interventi di sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa anche successivamente alla scadenza dell'ammortamento degli stessi mutui, per assicurare il completamento delle opere ammesse al contributo o destinatarie dei mutui.

Tale provvedimento è ovviamente positivo nella misura in cui consente agli enti locali di sbloccare investimenti per il potenziamento del trasporto pubblico locale ferroviario o per l'implementazione di sistemi di trasporto rapido di massa; tuttavia, si tratta di un intervento isolato che non agevola il rilancio complessivo del sistema Tpl al quale necessitano finanziamenti strutturali immediati per poter sviluppare i servizi.

Lo stanziamento di risorse al Tpl dovrebbe poi essere anche condizionato al rinnovo del CCNL di settore, presupposto indispensabile per far fronte alla carenza di personale e all'emorragia di figure indispensabili all'erogazione dei servizi che stiamo registrando in maniera ormai strutturale e che sta già pregiudicando i livelli degli attuali servizi erogati alla cittadinanza.

In conclusione, e in maniera sintetica sottolineiamo come i provvedimenti legislativi in tema di infrastrutture e trasporti debbano inserirsi in una visione sistemica e intermodale delle reti per evitare che opere, anche strategiche, risultino poi isolate e di fatto non funzionali ad un reale cambio di paradigma della mobilità dei cittadini verso logiche che portino ad una vera transizione modale per una maggiore sostenibilità sociale, ambientale ed economica della mobilità nel Paese.

* * *