

DELIBERATO NELLA SEDUTA
DEL 22 FEB. 2012



**CONFERENZA UNIFICATA
22 febbraio 2012**

Punto 4) all'ordine del giorno

***PARERE SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE IN LEGGE DEL
DECRETO-LEGGE 9 FEBBRAIO 2012, N. 5 RECANTE: "DISPOSIZIONI
URGENTI IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE E DI SVILUPPO". (A.C. 4940)***

PRIME PROPOSTE EMENDATIVE

Art. 5
Cambio di residenza in tempo reale

All'art. 5, dopo il comma 3, è inserito il seguente:

3-bis. All'articolo 3 del D.P.R. 28-12-2000 n. 445, il comma secondo è sostituito dal seguente: "I cittadini di Stati non appartenenti all'Unione regolarmente soggiornanti in Italia, possono utilizzare le dichiarazioni sostitutive di cui agli articoli 46 e 47 limitatamente agli stati, alle qualità personali e ai fatti certificabili o attestabili da parte di soggetti pubblici italiani, alle medesime condizioni dei cittadini italiani."

MOTIVAZIONE

A decorrere dal 1 gennaio 2012, data di entrata in vigore delle nuove disposizioni in materia di certificati e di dichiarazioni sostitutive di cui all'art. 15 della legge 12 novembre 2011 n. 183, i certificati hanno validità esclusivamente nei rapporti tra privati, mentre le amministrazioni e i gestori di pubblici servizi non possono più chiedere o accettare i certificati che sono sostituiti da autocertificazioni. Le modifiche sono dirette a consentire una completa "decertificazione" nei rapporti tra la Pubblica Amministrazione e i privati, e prevedono che nei rapporti con gli organi della P.A. e i gestori di pubblici servizi i certificati sono sempre sostituiti dalle dichiarazioni sostitutive di certificazioni o dell'atto di notorietà.

Ne consegue che le amministrazioni pubbliche e quindi anche il Comune appone su ogni certificato rilasciato, a pena di nullità, la seguente dicitura: "il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi".

Ne deriva – stante il contenuto della norma - l'impossibilità per le amministrazioni e i gestori di pubblici servizi di accettare le certificazioni e/o di richiederle al privato. L'attuazione di queste disposizioni richiede un profondo cambiamento nei comportamenti quotidiani delle pubbliche amministrazioni, pertanto anche nei procedimenti gestiti dalle questure non devono essere più allegati quei certificati, necessari per l'inoltro dell'istanza di rilascio/rinnovo dei titoli di soggiorno, i cui dati sono reperibili presso un archivio gestito da una pubblica amministrazione italiana ma allegare il modello di dichiarazione sostitutiva di certificazione.

L'attuale formulazione dell'art. 3, comma 2, del DPR 445/2000 non appare coordinato con le modifiche introdotte dall'art. 15 della L. 183/2011, in modo da determinare una incertezza interpretativa in ordine all'applicabilità o meno dell'istituto della decertificazione anche agli stranieri non comunitari.

Tale incertezza peraltro si riverbera in un appesantimento procedurale per gli uffici pubblici, in particolare comunali, che dovrebbero applicare prassi differenti a seconda della nazionalità dei soggetti istanti, contravvenendo anche all'obiettivo di deflazione burocratica insito nella norma, con l'ulteriore rischio che tali prassi possano non essere uniformi tra le diverse amministrazioni.

L'emendamento mira pertanto a sciogliere questa incertezza interpretativa, esplicitando che gli istituti di semplificazione riguardano ogni soggetto in relazione ai suoi rapporti con la PA.



Art. 5
Cambio di residenza in tempo reale

Al comma 5, dopo le parole “.., *di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione,*” inserire le parole “.... *d’intesa con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, ...*”

MOTIVAZIONE

Si ritiene di apportare l’emendamento su formulato in quanto la materia oggetto del provvedimento in esame è di notevole impatto per i Comuni.

Osservazione:

Pur condividendo l’intento di semplificazione dell’articolo in esame si evidenzia la necessità di controllare il potenziale riverbero sui Comuni, fornendo agli stessi un sistema telematico di comunicazione che tenga conto della disposizione in esame e in particolare del proliferare delle interlocuzioni di raccordo tra Comuni e conseguentemente minimizzando gli ulteriori oneri e le eventuali incertezze di responsabilità con particolare riguardo al ripristino della posizione anagrafica precedente.



Art. 10

(Parcheggi pertinenziali)

All'art. 10 comma 1 penultimo capoverso dopo le parole "nello stesso comune" sono aggiunte le seguenti parole: ***"nel rispetto del programma urbano dei parcheggi di cui al comma 4."***

MOTIVAZIONE

L'emendamento è volto ad assicurare che la cessione avvenga nel rispetto dei programmi urbani dei parcheggi.



Art. 11

(Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, “bollino blu” e apparecchi di controllo della velocità)

Al comma 8, dopo la frase “è effettuato esclusivamente al momento della revisione obbligatoria periodica del mezzo” inserire la seguente “salvo diversa disposizione dei Comuni che ne possono prevedere una diversa periodicità in relazione a particolari condizioni ambientali connesse alla qualità dell’aria sul territorio di competenza.”

Alternativamente

Al comma 8, dopo le parole “degli autoveicoli e dei motoveicoli” inserire le parole “rispondenti all’ultima classe ambientale in vigore” .

Alla fine del comma 8 inserire il seguente periodo “Per i veicoli appartenenti alle classi ambientali precedenti (ossia rispondenti alle Direttive in materia, precedenti a quella vigente), con decreto interministeriale su proposta del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico E d’intesa con la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è stabilita la cadenza dei controlli in funzione della classe ambientale, rimandando l’applicazione anche all’ambito dei Piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto, di cui all’articolo 9 del decreto legislativo 13 agosto 2010 , n. 155, di attuazione della direttiva 2008/50/CE, relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa.”

MOTIVAZIONE

Si condivide appieno l’opportunità di prevedere forme di semplificazione amministrativa sul controllo dei gas di scarico dei veicoli a motore di nuova immatricolazione, ma per aree particolarmente critiche dal punto di vista della qualità dell’aria è opportuno prevedere delle condizioni specifiche.

La prima proposta di emendamento chiarisce la competenza in materia da parte del Comune, consentendo ai Comuni medesimi di poter disporre una periodicità diversa legata alla vetustà del parco veicoli circolante nonché in relazione a particolari condizioni ambientali che sussistono sul territorio.

Alternativamente, con la seconda proposta di emendamento, si rimanda ad una norma tecnica la definizione di semplificazioni per i veicoli più inquinanti (di classi inferiori a euro 5 e 4) in riferimento alle aree a rischio in termini di qualità dell’aria .



Art. 11

(Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, "bollino blu" e apparecchi di controllo della velocità)

Dopo il comma 8 inserire il seguente comma:

"8-bis. Il comma 2 dell'art.2 del Decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 28 febbraio 1994 è soppresso. I Comuni possono avviare tutte le procedure necessarie, anche per via telematica, al fine di ricevere e gestire i dati tecnico ambientali relativi alle analisi dei valori delle emissioni inquinanti rilevati al momento della revisione, oltre che per automatizzare i controlli da parte degli organi di polizia locale."

MOTIVAZIONE

Al fine di semplificare le procedure amministrative collegate all'attuazione del provvedimento atto a ridurre l'utilizzo della carta e gli oneri amministrativi (art. 27 del D.L. 112/2008 convertito in L. 133/2008) si propone:

1. eliminare il Bollino autoadesivo, di colore blu conforme all'allegato al decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 28 febbraio 1994, la cui realizzazione comporta oneri, costi gestione, espletamento di gare ecc. In questa direzione si è già mossa la Regione Lombardia, vd. art. 17 legge regionale 11 dicembre 2006, N. 24, che recita: *"A seguito dell'effettuazione dei controlli, le autofficine rilasciano la documentazione attestante la regolarità delle emissioni dei gas di scarico dei veicoli che deve essere custodita nel veicolo ed esibita ai soggetti di cui all'articolo 12 del d.lgs. 285/1992 che svolgono servizi di polizia stradale"*

2. di considerare il Bollino Blu solo come evidenza del certificato dal quale si deducono i dati tecnico-ambientali identificati nell'art. 5 della D.M. LL.PP. 7/7/98 (data del controllo, la targa del veicolo ed i valori delle emissioni inquinanti rilevate. Sullo stesso certificato possono essere annotati ulteriori dati (quali anno di immatricolazione, cilindrata, chilometraggio percorso, etc.) da utilizzare ai fini statistici).

Si propone poi di introdurre una previsione che permetta ai Comuni di disporre dei dati rilevati al momento del controllo delle emissioni, che potranno supportare analisi tecnico ambientali, e indirizzare azioni e iniziative in tema di mobilità urbana per la sostenibilità ambientale quali piani urbani, ztl, aree di parcheggio e scambio. Inoltre, con tali sistemi di raccolta dei dati ambientali si può contribuire alla realizzazione di sistemi informativi territoriali integrati e permettere alla polizia locale di facilitare controlli e verifiche della veridicità delle attestazioni.



Art.11

(Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, « bollino blu » e apparecchi di controllo della velocità)

All'articolo 11, dopo il comma 10, inserire il seguente comma:

“11. L'articolo 208 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, limitatamente alle quote dei proventi destinate al potenziamento dei servizi di Polizia locale, finalizzati alla sicurezza urbana e stradale, sono da intendersi escluse dal tetto disposto dall'art. 76, comma 7, primo periodo del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008 n. 133 e successive modificazioni, in quanto non producono aumenti di spesa del personale”

MOTIVAZIONE

L'Art. 208 del vigente Codice della Strada, come modificato con Legge 120 del 29 Luglio 2010, determina le modalità di utilizzazione dei proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni allo stesso e introduce la possibilità di destinare una quota parte di suddetti proventi ad assunzioni stagionali a progetto nelle forme dei contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, ovvero al finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni in materia di uso di alcolici e/o sostanze stupefacenti o psicotrope. L'emendamento si pone l'obiettivo di chiarire che i suddetti servizi di potenziamento non debbano essere computate nel calcolo delle dotazioni degli Enti, anche allo scopo di valutare il mantenimento delle percentuali di limiti di spesa imposti dalla vigente normativa. Giuridicamente, ciò è confermato dal fatto che si tratta comunque di somme meramente eventuali, derivanti da proventi diversi dalle entrate correnti a libera destinazione usualmente impiegate per finanziarie il fondo di produttività nelle sue parti stabili e variabili, differenti altresì da quelli messi a disposizione dalla contrattazione collettiva nazionale di comparto. In altri termini, se i proventi fossero diversamente compresi in meccanismi di determinazione stringenti vanificherebbe la previsione voluta dal legislatore di poter destinare tali proventi al potenziamento dei servizi di polizia finalizzati alla sicurezza urbana e stradale.



Art. 11

(Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, « bollino blu » e apparecchi di controllo della velocità)

Dopo l'articolo 11 è aggiunto un nuovo articolo:

“Art. 11-bis. - (Diritti di imbarco sui passeggeri e merci) – 1. A decorrere dal 1 gennaio 2012 nei porti di categoria II è istituita l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri e delle merci con esclusione del traffico marittimo locale. L'addizionale è pari a 1,00 euro per passeggero imbarcato e a 1,00 euro per ciascuna tonnellata di merce ed è versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad apposito Fondo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e ripartite sentita la Conferenza Stato Città e Autonomie Locali sulla base del rispettivo traffico secondo i seguenti criteri:

a) per il 70% del totale a favore dei Comuni sede di porti categoria II;

b) per il 30% del totale per il finanziamento di interventi di riqualificazione urbana.

MOTIVAZIONE

L'emendamento si pone l'obiettivo di garantire ai Comuni sede dei Porti una autonomia finanziaria, di assicurare interventi infrastrutturali stradali e ferroviari di collegamento e di finanziare misure volte al potenziamento degli interventi a favore del traffico passeggeri e per la sicurezza delle infrastrutture e dei porti nonché per il rilancio del settore cantieristico e di riparazione navale.



Art. 11

(Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, « bollino blu » e apparecchi di controllo della velocità)

Dopo l'articolo 11 è aggiunto il seguente articolo:

"11 bis. All'articolo 2, comma 11, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successive modificazioni, sostituire le parole "in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'Interno" con le parole: "in immediata postazione sul capitolo 1330 "Addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili, da destinare ai Comuni del sedime aeroportuale" inserito nella Tabella 8 del Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali"

MOTIVAZIONE

L'addizionale Comunale sui diritti di imbarco ai passeggeri ha una alimentazione autonoma in forza alla legge 24 dicembre 2003, n. 350 e attualmente prevede diversi passaggi per la rassegnaione al capitolo di spesa istituito presso il Ministero dell'Interno dal quale si effettua successivamente il riparto in favore dei comuni interessati secondo i criteri individuati dalla legge stessa. Con l'emendamento si tenta di evitare uno dei passaggi di rassegnaione delle risorse prevedendo la destinazione della quota parte spettante direttamente sul capitolo del Ministero dell'Interno per la successiva rassegnaione ai Comuni.



Art. 11
(Semplificazioni in materia di circolazione stradale, abilitazioni alla guida, affidamento del servizio informazioni sul traffico, « bollino blu » e apparecchi di controllo della velocità)

Dopo l'articolo 11 è aggiunto il seguente articolo:

“11 bis. La legge 28 gennaio 1994 n. 84 è così modificata. Dopo l'art. 6 sono aggiunti i seguenti articoli:

“Art. 6 bis

- 1. Le autorità portuali sono competenti sulla programmazione della installazione delle infrastrutture di ricarica portuale e la elettrificazione delle banchine nell'area portuale.*
- 2. Ai fini di cui al precedente comma, per “infrastruttura di ricarica portuale” si intende l'infrastruttura destinata al rifornimento dei veicoli elettrici destinati alla logistica portuale.*
- 3. Ai fini di cui al precedente comma 1 per “elettrificazione delle banchine” si intende l'installazione di una rete elettrica destinata al rifornimento delle navi nell'area portuale.*

Art. 6 ter

- 1. Il Piano Regolatore Portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994 n. 84 individua le aree di sviluppo della logistica elettrica nonché le banchine destinate alla fornitura di energia elettrica alle navi.*
- 2. Ai fini dell'attuazione di quanto sopra le autorità portuali provvedono a stipulare apposite convenzioni con le società di distribuzione di energia elettrica competenti per territorio al fine di concordare gli interventi nonché la pianificazione dell'installazione dei punti di ricarica.*
- 3. L'infrastruttura di ricarica per lo sviluppo della logistica elettrica e per l'elettrificazione delle banchine sono realizzate dalle società di distribuzione e remunerate secondo i meccanismi tariffari previsti dall'Autorità dell'energia elettrica e il gas.*
- 4. Il Piano Regolatore Portuale potrà altresì prevedere aree destinate all'installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.*

Art. 6 quater

- 1. La fornitura di energia elettrica destinata al rifornimento dei natanti è soggetta al medesimo regime fiscale previsto per i carburanti utilizzati dai natanti stessi”.*

MOTIVAZIONE



Il traffico marittimo è all'attenzione delle istituzioni internazionali per l'adozione di politiche di minimizzazione degli impatti ambientali relativamente ad emissioni climalteranti ed inquinamento. In particolare, circa il 20% dell'inquinamento delle città portuali è causato dalle emissioni prodotte

dalle navi in sosta alimentati da generatori diesel, mentre il funzionamento dei motori che alimentano i servizi di bordo delle navi in sosta è causa dell'inquinamento acustico anche durante le ore notturne. Si pensi che una grande nave di crociera (con potenza motori ausiliari pari a 10 MW e consumo specifico di 220 g/kWh e con tipologia di carburante MGO zolfo 0,1%) in sosta per dieci ore nel porto produce 69,00 tonnellate di CO₂, emette 1,39 tonnellate di NO_X, 0,04 tonnellate di SO_X nonché 0,03 di PM.

Una soluzione alla problematiche ambientali dei porti è il c.d. *cold ironing* che consiste nell'alimentazione elettrica della nave durante la sosta in porto attraverso la connessione con un sistema da terra e lo spegnimento dei motori ausiliari di bordo. L'adozione dell'alimentazione elettrica delle navi (OPS) consente l'azzeramento di tutti gli inquinanti locali nelle città portuali (NO_X, CO, PM) e delle emissioni inquinanti a livello nazionale. Il *cold ironing* permette di abbattere le emissioni di CO₂ di almeno il 30% e di oltre il 95% dell'ossido di azoto e delle polveri sottili. Senza contare il drastico abbattimento dell'inquinamento acustico.

L'emendamento ha come obiettivo quello di prevedere, nell'ambito delle esigenze di sviluppo e valorizzazione ambientale dell'intero sistema portuale ed ai fini dell'implementazione del sistema di *cold ironing*, che le autorità portuali siano competenti sia sulla programmazione delle installazioni delle infrastrutture di ricarica al fine di promuovere la mobilità elettrica per la movimentazione dei passeggeri e delle merci nell'area portuale sia dell'elettrificazione delle banchine.

Inoltre, si prevede la possibilità per il Piano Regolatore Portuale di prevedere aree destinate all'installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Infatti, la produzione di energia da fonti rinnovabili unitamente all'adozione della mobilità elettrica e illuminazione delle aree con sistemi LED comporta un risparmio energetico del 40% a favore di tutto il sistema portuale.

Infine, al fine di incentivare lo sviluppo del sistema di alimentazione elettrica delle navi ormeggiate nei porti, è necessario prevedere un regime fiscale per l'energia elettrica equivalente a quello agevolato oggi previsto per i carburanti destinati al rifornimento delle navi.

Benefici economici ed occupazionali:

- a) Investimenti di circa 15 milioni di euro per ogni banchina dotata di infrastruttura OPS (in termini occupazionali : 150 FTE per banchina)
- b) Investimenti di circa 2-6 milioni di euro per produzione da fonti rinnovabili

Ai termini economici di cui sopra va aggiunto l'indotto industriale a seguito di adattamento/adozione di navi predisposte per OPS.



Art. 14

Semplificazioni dei controlli sulle imprese

Al comma 4 punto c) dopo le parole “coordinamento e programmazione dei controlli da parte delle amministrazioni.... ” inserire le parole “*per il tramite del SUAP di cui all’art. 10 del D.P.R. 160/2010*”

MOTIVAZIONE

Tale precisazione consentirebbe di risolvere a monte il problema delle duplicazioni e sovrapposizioni di verifiche al fine di effettuare più controlli paralleli da parte di Amministrazioni diverse, e quindi più verifiche (Asl, vigili del fuoco, ispettori del lavoro, uffici tecnici comunali etc...) in occasione di un’unica visita avendo come unico soggetto di Coordinamento **il SUAP**.

Infatti il D.P.R. 160/2010 all’art. 10 prevede che “ la trasmissione al SUAP della documentazione di cui alle lettere a) - fine lavori ed agibilità- e b) certificato di collaudo effettuato da un professionista abilitato - consente l'immediato esercizio dell'attività”. Il comma 3 prevede che “... le amministrazioni ed uffici comunali competenti sono tenuti ad effettuare i controlli entro i successivi **90gg**”. Pertanto, al fine di rendere effettivamente operativa *l’impresa in un giorno*, un unico controllo ex post, congiunto e coordinato dal SUAP, avrebbe come principale obiettivo quello di favorire l’impresa che potrebbe vedere concretizzata la certezza della regolarità della propria attività anche in un tempo inferiore a quello previsto per legge (**90gg**).



Art 20.

(Modifiche al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163
e al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82).

All'art.20 comma 1, capoverso Art. 6 bis, punto 6, dopo la lettera f) sono aggiunte le seguenti lettere:

“g) all'articolo 92, comma 5, dopo le parole: “comprensiva anche degli oneri previdenziali e assistenziali” è inserita la seguente: “assicurativi” ,dopo le parole: “tra il responsabile del procedimento e gli incaricati della redazione del progetto, del piano della sicurezza, della direzione dei lavori, del collaudo” è inserita la seguente: “tecnico amministrativo e statico ,l'attività di verifica ”, e, dopo le parole:” nonché tra i loro collaboratori” è inserita la seguente:”tecnici”

h) all'articolo 93, comma 2, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “E’ consentita altresì l'omissione di uno dei primi due livelli di progettazione purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso e siano garantiti i requisiti di cui al comma 1, lettere a), b) e c)”;

i) all'articolo 97, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

“1-bis. Le stazioni appaltanti hanno facoltà di sottoporre al procedimento di approvazione dei progetti un livello progettuale di maggior dettaglio rispetto a quanto previsto dalla normativa di cui al comma 1, al fine di ottenere anche le approvazioni proprie delle precedenti fasi progettuali eventualmente omesse. La dichiarazione di pubblica utilità di cui agli articoli 12 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327, e successive modificazioni, può essere disposta anche quando l'autorità espropriante approva a tal fine il progetto esecutivo dell'opera pubblica o di pubblica utilità”;

l) all'articolo 128, comma 6, dopo le parole: “inferiore a un milione di euro, previa approvazione” è inserita la seguente: “almeno”, e, dopo le parole: “superiore a un milione di euro, previa approvazione” è inserita la seguente: “almeno della”.



Art 20.
(Modifiche al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163
e al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82).

All'art. 20 comma 1, capoverso Art. 6 bis, punto 6, alla lettera h) dopo il punto 3 aggiungere il seguente punto :

"4. Al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) All'articolo 15, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, dopo le parole: "Il progetto è redatto," sono inserite le seguenti: "salvo quanto previsto dall'articolo 93, comma 2, ultimo periodo, del codice e".

b) All'articolo 45, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1 bis. Gli interventi soggetti alle attività di verifica sono quelli, superiori alla soglia di cui all'art. 28 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, rientranti nelle tipologie edilizie di cui all'art.3 comma 1 del D.P.R. n. 380 del 6 giugno 2001 lett. (c e (f nonché lett. (d, qualora comportino la totale demolizione e ricostruzione del manufatto edilizio,"

c). All'articolo 47 comma 1 dopo le parole "attraverso strutture e personale tecnico della propria amministrazione" sono inserite le seguenti "ovvero avvalendosi di proprie strutture tecniche a carattere consultivo, e "

d) All'articolo 49, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

"1 bis) Ai soggetti interni alla stazione appaltante incaricati della verifica è corrisposto un compenso nell'ambito dell'incentivo di cui all'art. 92 comma 5 del D.L.vo n. 163 in data 12 aprile 2006, senza incremento di spesa, stabilito con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata e assunti in un regolamento adottato dall'amministrazione"

e) All'articolo 58, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1 bis. La conferenza di servizi si svolge e si conclude prima del rapporto conclusivo, di cui all'articolo 54, comma 7, del soggetto preposto alla verifica."

MOTIVAZIONE

Gli emendamenti si pongono l'obiettivo di semplificare le procedure di verifica in relazione alla tipologia e caratteristiche dei lavori con particolare riferimento alle manutenzioni straordinarie e agli interventi di ristrutturazione, adeguamento e restauro per evitare di aumentare inutilmente i costi di gestione di un'opera pubblica sottraendo risorse economiche e umane alle stesse stazioni appaltanti e al mercato.



Art. 23

Autorizzazione unica in materia ambientale per le piccole e medie imprese

Al comma 1 sostituire le parole “sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281” con le parole “d’intesa con la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281”.

Al comma 1, alla fine della lettera b), inserire le parole “per il tramite del SUAP”.

MOTIVAZIONE

Condividendo e apprezzando l’impostazione e le finalità del decreto, in uno spirito di assoluta collaborazione si ritiene che per il regolamento che il Governo dovrà emanare recante le semplificazioni per le PMI in materia di autorizzazioni ambientali, sia necessario prevedere un confronto approfondito con le amministrazioni territoriali preposte al rilascio degli atti amministrativi. Dal punto di vista ambientale dovranno essere valutate con attenzione le scelte metodologiche effettuate rispetto ai diversi settori di attività delle PMI, ciò anche al fine di evitare contenziosi in sede di applicazione delle norme, che determinerebbero un aumento dei costi per imprese e pubblica amministrazione (si pensi al numero di esposti per la questione dell’impatto acustico, così come per gli scarichi in atmosfera). In ragione delle disposizioni di liberalizzazioni nell’esercizio delle attività introdotte con il DL n. 01/2012, è da valutare con particolare attenzione la questione delle autorizzazioni ambientali. L’intesa in sede di Conferenza unificata potrà essere la sede per individuare nel Regolamento gli elementi che potranno garantire, insieme alle necessarie disposizioni di semplificazione, la miglior tutela dell’ambiente e una adeguata possibilità di verifica e controllo per le amministrazioni competenti.

Alla lettera b) riteniamo necessario chiarire che il riferimento ad un unico ente che rilascerà l’autorizzazione ambientale, si intende il SUAP che sarà preposto a raccogliere i diversi pareri ambientali (in capo a soggetti diversi), ma che non potrà assumere le competenze degli altri soggetti, in quanto un Regolamento non può modificare leggi di rango superiore. Bisognerebbe anche chiarire quale sarà il rapporto della norma che dovrà essere definita con il DPR 19 ottobre 2011, n. 227 pubblicato in G.U. lo scorso 2 febbraio, ovvero se quest’ultimo rimarrà invariato o se il nuovo Regolamento potrà ulteriormente modificare le misure di semplificazione di adempimenti amministrativi per le PMI.



Art. 40

Soppressione del vincolo in materia di chiusura domenicale e festiva per le imprese di panificazione di natura produttiva

Aggiungere alla rubrica infine *“e di orario di vendita per alcune tipologie di attività”*

All'art. 40 dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:

“2. Al comma 1, art. 3, decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223 “Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale”, convertito con modificazioni dalla L. 4 agosto 2006, n. 248 dopo le parole: “le attività commerciali, come individuate dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, e di somministrazione di alimenti e bevande” va aggiunto: “le attività di cui all'art. 13, c. 1 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114”.

3. Sono abrogati gli artt. 11, 12, 13 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114.”

MOTIVAZIONE

L'emendamento proposto è volto ad eliminare le differenze venutesi a creare tra le attività liberalizzate in termini di orari (esercizi commerciali e di somministrazione) e le altre (attività artigiane). Inoltre abrogando l'art. 11 del D.Lgs. 114/1998 – tuttora in vigore – che prevede un diverso regime orario.



Art 44

(Semplificazioni in materia di interventi di lieve entità).

All'art. 44 comma 1 dopo le parole di "interventi di lieve entità, nonché" sono aggiunte le seguenti parole: "*, agli artt. 146 e 149 del medesimo Dlgs 42/2004,*"

MOTIVAZIONE

L'emendamento è volto ad assicurare che siano compresi anche i lavori svolti per gli art. 146 e 149 del Codice dei Beni Culturali.



Art. 47
Agenda digitale italiana

Al comma 2, dopo le parole “...il *Ministro dell'economia e delle finanze*, ...” inserire le parole “... *d'intesa con la Conferenza Unificata*,...”

MOTIVAZIONE

Si propone l'intesa con la Conferenza Unificata in quanto la materia oggetto del provvedimento in esame è di notevole interesse e impatto per tutti i livelli di governo territoriali ed in particolare per i Comuni, che sono direttamente coinvolti nell'erogazione di servizi digitali a cittadini ed imprese.



Art. 47
(Agenda digitale italiana)

Al comma 1 infine dopo le parole “prodotti e servizi innovativi” aggiungere le seguenti *“gli interventi di innovazione nelle aree urbane e di smart cities, come reti e contatori intelligenti, edifici a consumi energetici praticamente nulli e sistemi di trasporto intelligenti è essenziale favorire la cooperazione fra l'industria delle TIC, altri settori e le amministrazioni pubbliche”*

Al comma 2 infine dopo le parole “province autonome ed enti locali” aggiungere le seguenti *“in particolare a promuovere e semplificare le procedure autorizzatorie per gli interventi previsti al comma 1”*

MOTIVAZIONE

Tra gli interventi inseriti nell'Agenda Digitale sono cruciali per lo sviluppo quelli attinenti l'innovazione applicata al settore energetico ambientale. In tal senso, prendiamo atto che le procedure amministrative previste in capo agli enti locali per la realizzazione di tali interventi risentono spesso di tempi eccessivamente dilatati, anche in presenza di accordi specifici con le amministrazioni. Riteniamo quindi siano da stimolare procedure semplificate per tali iniziative, nel rispetto dei ruoli e delle competenze previste dalla normativa vigente.



Art.50
Attuazione dell'Autonomia

All'art. 50, comma 1, sostituire le parole:

“...sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome...” con le parole “*d'intesa con la Conferenza Unificata*”

MOTIVAZIONE

L'ANCI ritiene che l'adozione delle linee guida volte a perseguire le finalità previste nell'articolo 50, che in ogni caso hanno risvolti diretti con le politiche e le funzioni che i Comuni svolgono in materia di istruzione, in particolare quelle contenute alla lettera c) (dove l'accordo con la conferenza Unificata è già previsto) e alla lettera d), siano adottate con decreto del Miur d'intesa con la Conferenza Unificata.

Si fa comunque notare come la mancata previsione di risorse aggiuntive per la gestione della rete e il richiamo in generale al rispetto dell'art. 64 del decreto legge 112/2008 (sia per l'assegnazione dell'organico di scuola che di rete) riconferma di fatto tutti i tagli precedenti, indebolendo le potenzialità di riforma insite in questo articolo.



Art.52
Misure di semplificazione e promozione dell'Istruzione tecnico-professionale
e degli istituti tecnici superiori – ITS

All'art. 52, commi 1 e 2 sostituire:

“d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome..” con le parole “*d'intesa con la Conferenza Unificata ...*”

MOTIVAZIONE

Si apprezza il contenuto dell'articolo che tende alla semplificazione del settore attraverso una riorganizzazione finalizzata anche all'ottimizzazione delle risorse. Sostanzialmente gli obiettivi da attuare attraverso l'adozione di specifiche linee guida vengono ricondotti a tre. L'ANCI ritiene però che la sede opportuna in cui adottare d'intesa le linee guida (di cui ai commi 1 e 2) volte a conseguire gli obiettivi indicati sia la Conferenza Unificata (e non la Conferenza Stato-Regioni così come previsto nel presente articolo)

Sono attualmente 31 i Comuni soci fondatori degli Istituti Tecnici Superiori a conferma dell'interesse e della partecipazione dei Comuni alle politiche complessive del territorio.

Vale inoltre la pena ricordare che sono stati sottoscritti in Conferenza Unificata i precedenti accordi che hanno reso possibile l'emanazione del “Decreto interministeriale recante norme generali concernenti i diplomi degli ITS e le relative figure nazionali di riferimento, la verifica e la certificazione delle competenze”, indispensabile per il corretto funzionamento degli istituti, nonché quello concernente “Linee guida per realizzare raccordi tra i percorsi degli istituti professionali e i percorsi di istruzione e formazione professionale”. Ed a conferma del pieno coinvolgimento di Comuni e Province si segnala altresì la partecipazione dei rappresentanti di Anci ed Upi al “Gruppo di lavoro per la riorganizzazione del sistema di istruzione e la costituzione degli Istituti Superiori”, costituito presso il Ministero dell'Istruzione.



Art. 53

(Modernizzazione del patrimonio immobiliare scolastico e riduzione dei consumi e miglioramento dell'efficienza degli usi finali di energia)

All'art. 53 comma 3 dopo le parole "accordi di programma" sono aggiunte le seguenti parole: "*con gli enti locali proprietari e le regioni territorialmente competenti,*"

All'Art 53 comma 6 dopo le parole "presso la nuova sede" sono aggiunte le seguenti parole "*previo assenso dell'ente territoriale proprietario.*"

MOTIVAZIONE

L'emendamento è volto ad assicurare il coinvolgimento degli enti locali proprietari e dei loro rappresentanti.



Art.53

Modernizzazione del patrimonio immobiliare scolastico e riduzione dei consumi e miglioramento dell'efficienza degli usi finali di energia

Sostituire al comma 5, lettera A) e al comma 7 le parole:

“...sentita la Conferenza Unificata...” con le parole “*d'intesa con la Conferenza Unificata*”

Al comma 9 dopo le parole: “...e al decreto legislativo 30 maggio 2008, n.115, secondo le linee guida predisposte...” aggiungere le parole: “*previa intesa in sede di Conferenza Unificata*”.

MOTIVAZIONE

Il tema dell'edilizia scolastica ha assunto oggi le caratteristiche di una emergenza nazionale, come risulta da varie indagini condotte sia a livello nazionale che locale. La diffusa datazione degli immobili, l'inadeguatezza delle risorse complessivamente rese disponibili a livello centrale nonché i vincoli imposti dal Patto di Stabilità non hanno sinora consentito di giungere ad una adeguata risoluzione dei problemi e questo nonostante le ingenti risorse investite dagli enti proprietari Comuni e Province, di gran lunga superiori a quelle impegnate a livello centrale.

L'obiettivo fondamentale di tale articolo volto a modernizzare il patrimonio immobiliare scolastico è dunque condivisibile, tuttavia le procedure, i tempi e le modalità attuative risultano confuse e fortemente carenti di quella necessaria sinergia istituzionale che vede coinvolti tutti i soggetti istituzionali preposti: Stato, Regioni, Province e Comuni.

L'individuazione del CIPE quale soggetto investito dell'approvazione di un “Piano nazionale di edilizia scolastica” -su proposta del MIUR- che ha come oggetto interventi di ammodernamento e recupero del patrimonio scolastico esistente; messa in sicurezza degli edifici; costruzione e completamento di nuovi edifici, efficientamento energetico e riduzione delle emissioni inquinanti ci sembra notevolmente lacunoso sul versante della programmazione territoriale. Si tratta infatti di un Piano che sembra essere costruito “dall'alto” e non piuttosto “dal basso”, sulla base delle indicazioni di Comuni e Province, nel rispetto della programmazione regionale. Non è inoltre indicato come avverrà l'assegnazione delle risorse, al riguardo l'ANCI ribadisce l'opportunità che queste vengano assegnate direttamente a Comuni e Province al fine di accelerare la realizzazione degli interventi.

In particolare, le procedure individuate nel presente articolo non tengono conto della centralità e del ruolo fondamentale ricoperto dagli enti locali, che sono appunto gli enti proprietari degli edifici scolastici.

Segnaliamo in particolare le seguenti ulteriori criticità con riferimento:

- alla costituzione di uno o più fondi immobiliari destinati alla valorizzazione e razionalizzazione del patrimonio immobiliare scolastico (comma 2 lett.b);
- alle modalità di compartecipazione facoltativa degli enti locali (lett.d)
- alla previsione della stipula degli accordi di programma che prevedono la partecipazione di soggetti pubblici e privati (al comma 3);
- all'azione di vigilanza effettuata dal MIUR e all'impatto finanziario del comma 9 sugli enti proprietari (che dovranno adottare entro 24 mesi dall'entrata in vigore del decreto misure di gestione, conduzione e manutenzione degli immobili finalizzate al contenimento dei consumi di energia).



Si chiede pertanto che in sede di Conferenza Unificata vengano chiariti tutti gli aspetti dell'avvio e dello svolgimento del Piano nazionale di edilizia scolastica al fine di poter esprimere più compiutamente le relative osservazioni.



Art. 57

(Disposizioni per le infrastrutture energetiche strategiche, la metanizzazione del mezzogiorno e in tema di bunkeraggio)

All'art. 57 dopo il comma 13 aggiungere i seguenti:

13 bis. In riferimento agli interventi previsti ai comma 1 e 3 dell'art. 47, in particolare, ai fini della semplificazione e razionalizzazione degli adempimenti fiscali relativi alla ricarica di accumulatori elettrici destinati ad uso di forza motrice dei veicoli a trazione elettrica, e della riduzione di emissioni inquinanti e di CO₂, all'art. 52 comma 3 del Decreto Legislativo del 26 ottobre 1995, n. 504 è aggiunta la seguente: "f) impiegata per alimentare le infrastrutture di distribuzione destinate esclusivamente alla ricarica di accumulatori per uso di forza motrice dei veicoli a trazione elettrica".

13 ter. All'art. 74, comma 1, del D.P.R. n. 633 del 26 ottobre 1972 è aggiunta la seguente lettera: "f) per la vendita di mezzi tecnici per l'effettuazione delle operazioni di carica di accumulatori per uso di forza motrice dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, dal fornitore di energia elettrica sulla base del prezzo di vendita al pubblico. Per la vendita di mezzi tecnici si considerano le operazioni, effettuate nei confronti del pubblico, di vendita, distribuzione, abilitazione, riabilitazione, ricarica e simili aventi ad oggetto schede elettroniche o magnetiche, carte di credito o di pagamento, sistemi elettronici per i micropagamenti, codici di accesso ed ogni altro mezzo, sistema o modalita' predisposto dalla tecnica per legittimare o consentire l'utilizzazione degli apparati pubblici di carica dei veicoli elettrici da parte degli utenti".

MOTIVAZIONE

Art. 13 bis. Per incentivare la diffusione dei punti di ricarica di accumulatori per uso di forza motrice dei veicoli a trazione elettrica e l'utilizzo da parte dei cittadini di tali veicoli, coerentemente con gli indirizzi della UE sulla sostenibilità ambientale nelle aree urbane, si introduce l'esenzione dall'accisa per l'energia elettrica impiegata per l'alimentazione di tali postazioni di ricarica. Tale emendamento è auspicabile alla luce dell'esenzione dall'imposta per gli impianti alimentati da fonti rinnovabili fino a 20 kW e per gruppi elettrogeni azionati da biogas.

Art. 13 ter. La modifica consente, per l'effettuazione delle ricariche ai veicoli elettrici, l'utilizzo di strumenti semplificati di pagamento (es. schede elettroniche o magnetiche prepagate) prescrivendo per le operazioni della specie, l'assoggettamento ad Iva secondo modalità del tutto analoghe a quelle adottate ordinariamente per il settore della telefonia mobile. Si evidenzia che anche tale modifica non comporta variazioni di gettito (al contrario l'imposta è anticipata dal fornitore di energia elettrica all'atto dell'emissione dello strumento).



Art. 60
Sperimentazione finalizzata alla proroga del programma "carta acquisti"

Al comma 2, dopo le parole "con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali," inserire le parole "d'intesa con la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281,".

MOTIVAZIONE

L'individuazione dei nuovi criteri di identificazione dei beneficiari per il tramite dei Comuni (v. nello stesso articolo 60, comma 2 lettera a), delle modalità con cui i comuni adottano la Carta Acquisti come strumento all'interno del sistema integrato di interventi e servizi sociali di cui alla legge 328/2000 (v. comma 2 lettera c), nonché delle caratteristiche del progetto personalizzato di presa in carico, volto al reinserimento lavorativo e all'inclusione sociale (v. comma 2 lettera d) presuppongono il coinvolgimento nell'elaborazione e la condivisione del decreto ministeriale da parte delle Autonomie locali ed in particolare dei Comuni, soggetti che concorrono alla programmazione regionale sociale ed ai quali compete la programmazione, progettazione, realizzazione del sistema locale dei servizi sociali a rete.

