

**Conversione in legge del  
decreto-legge 30 giugno 2025, n.  
95, recante disposizioni urgenti  
per il finanziamento di attività  
economiche e imprese, nonché  
interventi di carattere sociale e  
in materia di infrastrutture,  
trasporti ed enti territoriali**

**DDL 1565/S**

**Audizione ANCE  
Commissione Bilancio  
Senato**

**3 Luglio 2025**

## **Sommario**

VALUTAZIONI GENERALI.....	3
VALUTAZIONI E PROPOSTE SULLE SINGOLE MISURE DEL DDL 1565/S .....	5
ULTERIORI PROPOSTE .....	13

## VALUTAZIONI GENERALI

Il DL “Economia” contiene alcune importanti misure per il sostegno all’economia e per le infrastrutture che l’Ance accoglie positivamente come la creazione di un fondo per la rigenerazione urbana, il ripristino dei fondi tagli alle province per la manutenzione della rete stradale misure per garantire la prosecuzione della ricostruzione post Sisma 2016.

L’Associazione evidenzia tuttavia la necessità e l’urgenza di integrare queste misure con interventi correttivi all’articolo 26 del DL Aiuti (DL 50/2022).

### **Caro materiali**

Tale articolo del DL Aiuti è stato fondamentale per il settore, considerando che nei soli anni 2023 e 2024 ha coinvolto circa 17.000 cantieri. Tuttavia, una serie di interventi normativi successivi, non sempre coordinati, ha creato situazioni di disparità di trattamento che rischiano di generare un contenzioso diffuso.

**Il problema principale riguarda il comma 6-ter dell’articolo 26, che oggi esclude dall’aggiornamento prezzi in fase esecutiva i contratti che hanno avuto accesso al Fondo per l’avvio delle opere indifferibili, il cosiddetto FOI.** Questa esclusione sta già producendo effetti distorsivi e blocchi operativi su **oltre 5.000 cantieri che vedono coinvolte 2.500 imprese.**

Le stazioni appaltanti, infatti, stanno **applicando un’interpretazione restrittiva della norma**, considerando esclusi tutti i contratti che hanno beneficiato del FOI, senza distinguere tra lavorazioni già coperte dal fondo e quelle successive. **Questo approccio è incoerente con la ratio della norma:** il FOI interveniva **in fase di progettazione**, per adeguare il quadro economico, mentre l’articolo 26 riguarda la **fase esecutiva** e le variazioni oggettive dei prezzi. Sono due strumenti del tutto distinti.

A ciò si aggiunge che molti di **questi contratti FOI non hanno potuto beneficiare delle clausole di revisione prezzi previste dal DL Sostegni-ter** perché i relativi decreti ministeriali non sono mai stati emanati. Di conseguenza, queste imprese si trovano oggi senza alcun meccanismo di adeguamento.

Per risolvere il problema, proponiamo un chiarimento normativo che:

1. consenta di applicare le misure compensative dell’art. 26 anche ai contratti FOI, limitando l’esclusione solo alle lavorazioni già coperte dal fondo nell’anno di riferimento;
2. in subordine, introduca un meccanismo revisionale ad hoc per questi contratti, applicabile dal 1° gennaio 2025, che permetta di utilizzare i prezzari annualmente aggiornati. Ciò, peraltro, senza fare accesso ai fondi ministeriali, ricorrendo cioè alle risorse interne. In caso di insufficienza, le stazioni appaltanti in ultima analisi procedono alla rimodulazione della programmazione triennale e dell’elenco annuale degli interventi

Infine, va evidenziata **la questione dei prezzi “in diminuzione”**, introdotti dalla Legge di Bilancio 2025. In proposito, è urgente precisare che tale misura potrà **operare solo per le lavorazioni eseguite e contabilizzate dal 1° gennaio 2025 in avanti**, senza effetti retroattivi, e che in ogni caso non si possono determinare compensazioni “in negativo” rispetto ai prezzi, ossia non potrà

comportare un importo complessivo del SAL al di sotto di quello contrattuale originario. Queste modifiche non determinano peraltro nuovi oneri per la finanza pubblica.

### ***Rigenerazione urbana***

**L'Ance plaude alla scelta del Governo di istituire un Fondo nazionale da ripartire per la rigenerazione urbana**, un segnale concreto dell'impegno pubblico a sostegno delle politiche di riqualificazione delle città che potrebbe consentire di giungere finalmente all'approvazione di un Testo per la rigenerazione urbana.

La dotazione complessiva di 80 milioni di euro per il biennio 2025-2026 rappresenta un primo passo per costituire uno strumento in grado di sostenere le iniziative che l'impianto normativo in discussione al Senato potrà garantire nel futuro.

L'Ance auspica pertanto che il Fondo possa essere rapidamente potenziato e che venga promosso un utilizzo sinergico delle risorse disponibili, integrando in modo coerente anche i finanziamenti dei fondi strutturali europei 2021-2027, nel rispetto degli obiettivi definiti dall'Accordo di Partenariato.

### ***Ricostruzione Sisma 2016***

**L'Ance accoglie positivamente le norme relative alla ricostruzione post Sisma 2016** che prevedono l'applicabilità del *Superbonus* nella misura del 110% anche per le spese sostenute nel 2026 per gli interventi sugli immobili interessati dagli eventi sismici in Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria dal 24 agosto 2016, a condizione che il beneficio fiscale sia fruito mediante le opzioni per lo sconto in fattura e la cessione del credito. **Tali misure consentiranno di proseguire il positivo lavoro svolto dalla struttura Commissariale guidata da Guido Castelli.**

### ***Ripristino tagli fondi strade provinciali***

Con riferimento alle **misure in materia di infrastrutture**, l'Ance esprime una valutazione positiva sul **ripristino dei 350 milioni di euro per il biennio 2025-2026, destinati alla manutenzione straordinaria della rete viaria di province e città metropolitane**, tagliati dalla Legge di bilancio 2025 (art. 1, commi 527 e 540). La misura recepisce le ripetute richieste dell'Associazione, che ha fin da subito denunciato i rischi derivanti dal disinvestimento in un settore importante come quello stradale.

È tuttavia opportuno sottolineare che i tagli disposti dalla manovra 2025 non si esauriscono nel biennio in corso, ma si estendono fino al 2036, per un importo di 1.400 milioni di euro. Una riduzione significativa, che mette a rischio la continuità degli investimenti locali, compromettendo programmi di manutenzione programmata fondamentali per una mobilità sicura e sostenibile.

Alla luce di ciò, l'Ance ritiene indispensabile, nei prossimi provvedimenti, ripristinare integralmente le risorse tagliate, in modo da garantire la continuità degli investimenti infrastrutturali locali e consentire una pianificazione efficace da parte degli enti territoriali e degli operatori economici.

## VALUTAZIONI E PROPOSTE SULLE SINGOLE MISURE DEL DDL 1565/S

**(Art. 1)  
Disposizioni  
volte a  
consentire  
l'utilizzo del  
Fondo per l'avvio  
di opere  
indifferibili**

*Comma 1.* La norma prevede che il Fondo per l'avvio di opere indifferibili possa essere utilizzato anche per quegli interventi che, su indicazione delle amministrazioni competenti, non sono più finanziati con risorse del PNRR, a condizione che gli appalti per l'esecuzione dei lavori siano stati aggiudicati entro il 31 dicembre 2025.

Inoltre, viene stabilito che il contributo concesso tramite il Fondo sarà revocato automaticamente nel caso in cui emergano irregolarità nella procedura di affidamento o l'assenza dell'aggiudicazione dell'appalto entro la scadenza del 31 dicembre 2025.

*Comma 2.* La disposizione integra la norma, prevista dall'articolo 18-quinquies del DL 113/2024, che consente di trasferire ai soggetti attuatori di progetti PNRR fino al 90% del costo dell'intervento a carico del PNRR, entro il termine di 30 giorni dalla richiesta, disponendo che le Amministrazioni centrali titolari nel trasferire i fondi devono tener conto anche della quota assegnata a carico del Fondo per l'avvio delle opere indifferibili. Devono inoltre comunicare trimestralmente alla Ragioneria generale dello Stato i trasferimenti effettivi di tali risorse. Le eventuali risorse non utilizzate alla fine degli interventi rientrano nel Fondo.

### **Valutazione: positiva**

ANCE esprime un giudizio positivo sulle novità introdotte dall'articolo 1, che consentono di fare chiarezza sulla disponibilità delle risorse del **Fondo per l'avvio di opere indifferibili per gli investimenti usciti dal perimetro del PNRR**.

Si ricorda che il Fondo è stato istituito per far fronte agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, e per garantire così la realizzazione degli interventi finanziati, con le risorse del PNRR e del Piano Nazionale Complementare (PNC), nonché quelli affidati a Commissari Straordinari.

Secondo le stime dell'Ance, grazie ai fondi messi a disposizione per l'aggiornamento dei quadri economico-finanziari delle opere da avviare, l'importo complessivo dei progetti finanziati, in tutto o in parte, dal PNRR ha registrato un incremento pari al 20,4% rispetto ai valori previsti prima dell'aumento eccezionale dei prezzi dei materiali. In particolare, gli investimenti per la mobilità sostenibile della Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", destinati ai grandi investimenti affidati a RFI, hanno segnato un aumento del 31,2%. Poter contare su tali risorse consente di garantire la prosecuzione dei lavori anche per le opere uscite dal PNRR a seguito delle revisioni che hanno interessato il Piano europeo.

Inoltre, si condividono pienamente le modifiche apportate alla norma per garantire la liquidità di cassa necessaria ai pagamenti relativi agli interventi del PNRR, che consentono di anticipare fino al 90% non solo le risorse PNRR ma anche quelle a carico del Fondo per l'avvio di opere indifferibili.

Il tema dei pagamenti riveste una particolare importanza, soprattutto in considerazione dell'avvicinarsi della scadenza del Piano europeo.

Garantire pagamenti regolari in relazione ai lavori svolti rappresenta infatti una condizione essenziale per evitare rallentamenti o blocchi nelle lavorazioni, che potrebbero compromettere il raggiungimento degli obiettivi previsti.

La norma che consente l'anticipo dei trasferimenti ai soggetti attuatori fino al 90% del costo dell'investimento entro 30 giorni dalla richiesta, pur essendo formalmente operativa da inizio anno, non è ancora entrata pienamente a regime. Emergono ancora lentezze e ostacoli di natura procedurale che vanno subito superati se non si vuole compromettere l'attuazione del PNRR.

**(Art. 2)**

**Disposizioni urgenti per il potenziamento del sistema infrastrutturale, dell'edilizia carceraria, della rigenerazione urbana, nonché in favore della protezione civile regionale**

*Comma 1.* La norma, modificando l'articolo 58, comma 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, prevede che una quota delle risorse del Fondo di garanzia per gli interventi volti al potenziamento delle infrastrutture idriche, pari a 33 milioni nel 2025 e 11 milioni nel 2026, sia destinata:

- per 23 milioni di euro per l'anno 2025 al **Comune di Venezia** per rifinanziare gli interventi di **potenziamento delle infrastrutture idriche comunali**;
- per 10 milioni di euro per l'anno 2025 e 11 milioni di euro per l'anno 2026 alla realizzazione di **impianti di dissalazione, anche mobili, nei comuni di Porto Empedocle, Trapani e Gela**.

*Comma 2.* Al fine di fronteggiare la grave situazione di sovraffollamento nelle carceri, la disposizione incrementa di 40 milioni per il 2025 e 18 milioni nel 2027 le risorse destinate al **piano del Commissario straordinario per l'edilizia penitenziaria**, previsto dall'articolo 4-bis, comma 2, del decreto-legge 4 luglio 2024, n. 92.

*Comma 3.* È autorizzata una spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2026 e di 92,8 milioni di euro per l'anno 2027 al fine di garantire l'avvio immediato dei lavori relativi alla **fase B della diga foranea di Genova**.

*Commi 4-7.* La disposizione prevede uno stanziamento di 20 milioni di euro per il 2025 a favore del **Fondo regionale di protezione civile** e stabilisce le modalità provvisorie di ripartizione delle risorse, in attesa di una riforma organica del sistema di finanziamento del Fondo.

In particolare:

- Il 40% delle risorse sarà destinato al potenziamento del sistema di protezione civile delle Regioni e degli Enti locali.
- Il restante 60% sarà destinato a interventi urgenti legati a emergenze di rilievo regionale, dichiarate dopo l'entrata in vigore del decreto-legge, purché la Regione interessata abbia rispettato gli obblighi normativi previsti.

*Comma 9.* La norma prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, di un nuovo **Fondo nazionale da**

**ripartire per la rigenerazione urbana**, con una dotazione finanziaria complessiva di 80 milioni di euro, di cui 50 milioni per l'anno 2025 e 30 milioni per l'anno 2026.

I criteri per l'assegnazione delle risorse e le modalità per il monitoraggio, la rendicontazione e la revoca dei fondi assegnati, saranno definiti tramite un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, adottato di concerto con i Ministri dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dell'Interno, da adottare entro 30 giorni dalla conversione in legge del decreto in commento.

È inoltre previsto che, a supporto del finanziamento degli interventi, possano concorrere anche le risorse dei fondi strutturali europei della programmazione 2021-2027 (sia nazionali che regionali), in coerenza con quanto stabilito nell'Accordo di partenariato e nel rispetto delle regole di ammissibilità previste da tali programmi.

#### **Valutazione:**

In generale, l'Ance condivide la scelta degli ambiti di intervento della norma, che rispondono a esigenze concrete e prioritarie del Paese: dal potenziamento delle infrastrutture idriche, alla gestione delle emergenze di protezione civile, fino alla rigenerazione urbana e all'edilizia penitenziaria.

In particolare, si valuta positivamente la destinazione di fondi alle infrastrutture idriche nei territori maggiormente esposti al rischio idrico e climatico, come il Comune di Venezia e alcune aree della Sicilia, all'edilizia penitenziaria, in risposta a una situazione di sovraffollamento ormai strutturale e all'avvio dei lavori per la fase B della diga foranea di Genova.

Positiva è anche la previsione dell'istituzione di un **Fondo nazionale da ripartire per la rigenerazione urbana**, che conferma l'impegno dello Stato a sostenere politiche di riqualificazione dei contesti urbani.

Tuttavia, la dotazione finanziaria prevista, pari a 80 milioni di euro complessivi per il biennio 2025-2026, risulta insufficiente per avviare un programma di rigenerazione urbana all'altezza dei reali fabbisogni delle città.

Si auspica, pertanto, che il nuovo Fondo nazionale per la rigenerazione urbana possa essere, nel tempo, rafforzato e che siano pienamente valorizzate, in modo integrato, anche le risorse dei fondi strutturali europei 2021-2027, in coerenza con gli obiettivi dell'Accordo di Partenariato.

#### **(Art. 3) Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa e di**

*Commi 1-5.* La norma prevede l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, di un **Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa**, al fine di efficientare l'utilizzo delle risorse in relazione all'effettivo stato di avanzamento dei lavori. In tale Fondo affluiscono una serie di risorse iscritte nello stato di previsione dello stesso Ministero.

**manutenzione  
stradale delle  
province e città  
metropolitane**

È inoltre prevista la creazione di una sezione specifica del suddetto Fondo per finanziare alcuni interventi elencati nell'Allegato 1, per i quali i soggetti beneficiari dei finanziamenti dovranno perfezionare entro il 31 dicembre 2025 l'obbligazione giuridicamente vincolante finalizzata alla loro realizzazione, pena la decadenza delle risorse.

A partire dal 1° gennaio 2026, viene introdotta una ricognizione annuale dello stato di avanzamento degli interventi, con l'obiettivo di verificare sia la sottoscrizione delle obbligazioni giuridiche entro il 31 dicembre dell'anno precedente, sia il rispetto del cronoprogramma. Tale verifica sarà effettuata, entro il 30 aprile di ogni anno, tramite uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia.

Se dalle verifiche emerge che le obbligazioni non sono state assunte entro i termini, le risorse decadono automaticamente e confluiscono nella sezione del Fondo istituita in precedenza.

*Commi 6- 11.* La norma prevede un aumento delle risorse per gli interventi straordinari di **manutenzione delle strade provinciali e delle città metropolitane per complessivi 350 milioni di euro** (47,5 milioni di euro per il 2025 e 302,5 milioni per il 2026), ripristinando i tagli disposti dall'ultima legge di bilancio (Legge L. 207/2024, art. 1 co.527, 540).

Al fine di consentire l'avvio tempestivo degli interventi, le risorse dal 2025 al 2028 vengono **ripartite tra le province e le città metropolitane, secondo quanto indicato all'Allegato 2**, e erogate tramite decreto del MIT. Il riparto delle risorse tiene conto della consistenza della rete viaria, del grado di accidentalità e della vulnerabilità rispetto ai fenomeni di dissesto idrogeologico.

Nelle more dell'adozione del decreto del MIT, le province e le città metropolitane possono comunque **avviare le gare pubbliche anche prima dell'adozione del decreto**, purché relative a interventi già ammessi al finanziamento.

Il decreto del MIT dovrà essere adottato entro **45 giorni dall'entrata in vigore del decreto** e potrà aggiornare la somma complessiva da distribuire, rivedere la programmazione degli interventi, le modalità di erogazione e introdurre criteri di revoca.

L'erogazione dei fondi a ciascun ente territoriale è prevista in **tre tranche**, legate a precisi avanzamenti:

1. **Prima rata** entro il 31 dicembre 2025, subordinata all'avvio delle gare (pubblicazione del CIG entro il 30 settembre 2025);

2. **Seconda rata** entro il 30 aprile 2026, se i contratti sono aggiudicati entro il 28 febbraio 2026;
3. **Saldo** entro il 30 settembre 2026, sulla base degli stati di avanzamento lavori.

E' prevista, inoltre, la **revoca delle risorse** inutilizzate, con decreto da emanare entro il **30 giugno 2026**, in caso di:

- mancato avvio delle procedure di gara entro settembre 2025,
- mancata aggiudicazione dei contratti entro febbraio 2026,
- mancata rendicontazione dei lavori entro le date previste.

Le somme revocate confluiranno nel **Fondo per investimenti stradali nei piccoli comuni**, istituito nel 2023.

### Valutazione parzialmente positiva

ANCE accoglie positivamente l'istituzione di un **Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa**, dove confluiscono le risorse previste in molteplici autorizzazioni di spesa. Tale scelta consentirà di razionalizzare e rendere più efficiente l'utilizzo delle risorse anche in funzione dell'effettivo stato di avanzamento degli interventi.

La creazione di una sezione specifica per progetti immediatamente cantierabili, con scadenze certe e verifiche annuali, rappresenta un elemento importante per migliorare la capacità di spesa in questo ambito di intervento e responsabilizzare i soggetti attuatori. Tuttavia, affinché tale meccanismo produca risultati concreti, sarà fondamentale garantire la massima tempestività nell'adozione dei decreti attuativi.

Analogamente l'Associazione esprime una valutazione positiva sul **ripristino, per il biennio 2025-2026, dei 350 milioni di euro per gli interventi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane**, oggetto di riduzione con l'ultima legge di bilancio (Legge n. 207/2024, art. 1, commi 527 e 540).

La misura recepisce le richieste più volte avanzate dall'Associazione, che ha denunciato il disinvestimento in un ambito importante come quello stradale, dopo anni in cui il settore aveva finalmente beneficiato di un rinnovato impulso grazie a nuove risorse.

È tuttavia opportuno evidenziare che **i tagli introdotti con la legge di bilancio 2025 non si limitano al biennio 2025-2026, ma si estendono su un orizzonte pluriennale fino al 2036, con una riduzione ulteriore di 1.400 milioni di euro**. Si tratta di un taglio significativo, che rischia di compromettere la continuità degli investimenti locali e di interrompere programmi di manutenzione programmata fondamentali per la sicurezza, la qualità della mobilità e la competitività dei territori.

Appare pertanto necessario reintegrare integralmente le risorse tagliate, così da assicurare la continuità degli investimenti infrastrutturali locali e favorire la pianificazione da parte degli enti e degli operatori economici.

**(Art. 4)  
Misure in  
favore delle  
zone colpite  
dagli eventi  
sismici**

L'art.4 del D.L. 95/2025 dispone l'applicabilità del **Superbonus** nella misura del **110%** anche per le **spese sostenute nel 2026** per gli **interventi** sugli immobili interessati dagli **eventi sismici** in **Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria dal 24 agosto 2016, a condizione che il beneficio fiscale sia fruito** mediante le opzioni per lo **sconto in fattura e la cessione del credito**.

La proroga al 2026 del beneficio fiscale riguarda, in particolare, gli interventi sugli immobili dei Comuni posti nelle citate regioni del "Cratere sismico" del terremoto del 2016 (con esclusione del sisma del 6 aprile 2009), per i quali le **istanze di concessione del contributo** pubblico per la ricostruzione siano state **presentate** a decorrere **dal 30 marzo 2024**.

La disposizione, inoltre, agevola, nella forma dell'opzione per lo sconto in fattura e la cessione del credito, le spese sostenute nel 2026 per gli interventi in chiave energetica ed antisismica di importo eccedente il contributo per la ricostruzione.

Come risulta dalla relazione tecnica al Decreto-Legge, la **norma non prevede la modifica l'importo del Fondo pari a 400 milioni di euro, stanziato per il 2024** proprio per finanziare l'esercizio delle opzioni per la cessione del credito e per lo sconto in fattura per gli interventi agevolabili con il **Superbonus** nelle zone del Cratere sismico, per i quali le istanze o le dichiarazioni siano state presentate dal 30 marzo 2024.

**Si tratta**, invece, di una **mera rimodulazione temporale di tale importo**, con **un'estensione al 2026 del termine di completamento degli interventi** edilizi agevolabili, usufruendo della cessione e dello sconto in fattura.

Tale rimodulazione non interessa, invece, le ipotesi in cui i beneficiari abbiano rinunciato al contributo pubblico per la ricostruzione per usufruire del cd. **Superbonus rafforzato** (maggiorazione del 50% dei limiti di spesa agevolati), tenuto conto che lo stesso Fondo di 400 milioni già non finanziava tale fattispecie.

In questo caso, quindi, resta confermato che il beneficio fiscale è usufruibile solo per le spese sostenute fino al 31 dicembre 2025, e solo in forma di detrazione nella dichiarazione dei redditi.

### Valutazione: Positiva

La disposizione si accoglie con favore, poiché risponde ad esigenze concrete emerse nel corso dell'attuazione degli interventi di ricostruzione nel "Cratere sismico" del Centro Italia, favorendone la continuità e la qualità.

Infatti, prima di tali modifiche la scadenza per sostenere le spese agevolabili, fissata dalla normativa al 31 dicembre 2025, rischiava di compromettere la riuscita della ricostruzione nelle aree del centro Italia colpite dal sisma, considerato l'avvio degli innumerevoli interventi già autorizzati e in corso di esecuzione, sulla base di contratti d'appalto con tempistiche oltre il termine di fine 2025.

In questo senso, la proroga appare, quindi, estremamente opportuna, in quanto supera le criticità legate al ristretto vincolo temporale del 31 dicembre 2025, garantisce la sostenibilità economica degli interventi e rappresenta un segnale di attenzione verso le esigenze dei territori colpiti dal sisma, permettendo di proseguire un percorso di ricostruzione indispensabile per la sicurezza e la rinascita dei territori interessati.

Al riguardo, appare opportuno precisare se la proroga al 2026 in commento riguardi esclusivamente l'incentivo fiscale fruito sotto forma di cessione del credito o di sconto sul corrispettivo, oppure se lo stesso possa applicarsi anche nella forma della detrazione in dichiarazione dei redditi, ad oggi ammessa per le spese eccedenti il contributo di ricostruzione, sostenute entro il 31 dicembre 2025.

**(Art. 16 c. 1 lett. d)) Misure per la funzionalità dell'Istituto Italiano di Ricerca sull'intelligenza artificiale per l'industria**

*Comma 1.* L'articolo è finalizzato all'implementazione delle funzionalità dell'**Istituto Italiano di Ricerca sull'intelligenza artificiale per l'industria**, già Centro Italiano di ricerca per l'automotive, fondazione istituita dall'Art. 62-bis, comma 5, del DL 73/2021, convertito con modifiche dalla L. 106/2021.

La lettera a), comma 1 dell'Art. 16 del DL Omnibus, prevede proprio la sostituzione della precedente rubrica, "Centro Italiano di ricerca per l'automotive" in "Istituto Italiano di Ricerca sull'intelligenza artificiale", anche denominata "fondazione", esplicitando in tal senso le tematiche di competenza e di interesse che abbracciano trasversalmente i temi dell'intelligenza artificiale in favore dell'industria.

La fondazione, con sede a Torino, è stata istituita allo scopo di incrementare la ricerca scientifica, il trasferimento tecnologico e più in generale l'innovazione del Paese nel settore dell'automotive e aerospaziale, nel quadro del processo Industria 4.0 e della sua intera catena del valore, per la creazione di un'infrastruttura di ricerca e innovazione che utilizzi i metodi dell'intelligenza artificiale.

L'Art 16. proponendo modifiche, integrazioni e adeguamenti al testo, tenta di allargare la platea dei soggetti coinvolti nelle attività dell'Istituto Italiano

di Ricerca sull'intelligenza artificiale per l'industria, e, in particolare, al comma 1, lettera d) dichiara l'apertura verso collaborazioni anche con le organizzazioni internazionali.

La parte relativa al comma 5 dell'Art. 62-bis del DL 73/2021, convertito con modifiche dalla L. 106/2021, recita, infatti, come segue:

*"[...]La fondazione può avvalersi, inoltre, della collaborazione di esperti e di società di consulenza nazionali ed estere, ovvero di università e di istituti universitari e di ricerca".*

### **Valutazione: positiva**

ANCE esprime un giudizio positivo sull'implementazione delle funzionalità della fondazione.

L'attualità del tema dell'intelligenza artificiale e delle innovazioni tecnologiche, richiede un relativo adattamento, ottimizzazione ed innovazione degli strumenti a disposizione del Sistema Paese per sostenere la competitività del proprio tessuto produttivo.

Le politiche UE, in particolar modo la Direzione Generale DG CONNECT, promuovono fortemente la costituzione di una rete di punti di accesso alle competenze di base sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale e della cybersicurezza, che ha tra i nodi principali la rete degli EDIH, con il compito di favorire il trasferimento tecnologico per le PMI e le Pubbliche Amministrazioni.

Anche le associazioni di categoria, come primi interlocutori delle PMI italiane, possono avere un ruolo primario da promotore e abilitatore allo sviluppo di competenze digitali di base verso le imprese del proprio settore, anche grazie alla rete di collaborazioni estese a livello europeo e internazionale.

Sarebbe pertanto opportuno che l'Art. 16 prevedesse la possibilità per la fondazione, di attivare collaborazione oltre che con soggetti internazionali e universitari, anche con associazioni di categoria e con il network degli EDIH in europa.

## ULTERIORI PROPOSTE

### CASSA INTEGRAZIONE ORDINARIA (CIGO)

In materia di cassa integrazione ordinaria si propone di:

- equiparare l'aliquota di finanziamento della CIGO, posta a carico delle imprese del settore edile per gli operai (4,70%), a quella prevista per il settore industriale (1,70%-2,00%).

Secondo gli ultimi dati in possesso dell'Ance, nel periodo 2002-2022, nell'ambito della gestione della CIGO presso l'INPS, nella specifica gestione edilizia si è determinato un avanzo complessivo superiore a 6 miliardi di euro. Anche per le annualità successive al 2015 (anno di riduzione dell'aliquota all'attuale misura del 4,70%), il trend ha mantenuto lo stesso andamento, con avanzi di esercizio annuali mediamente di oltre 250 milioni di euro. Risulta, pertanto, improcrastinabile la riduzione dell'aliquota del 4,70%, di cui si chiede l'equiparazione all'1,70% (2,00% per le imprese con oltre 50 dipendenti) previsto per gli operai dell'industria;

- introdurre una disposizione normativa che consenta espressamente al dipendente di un'impresa edile in distacco presso un'altra impresa edile di beneficiare della CIGO per eventi meteo, qualora tali eventi si verificano presso il cantiere dell'impresa distaccataria, analogamente a quanto previsto per i dipendenti di quest'ultima adibiti al medesimo cantiere.

Infatti, benché l'impresa edile distaccante continui a versare normalmente la contribuzione CIGO dovuta per il proprio dipendente in distacco per tutta la durata di quest'ultimo, attualmente non risulta possibile, né per il distaccante né per il distaccatario, richiedere la CIGO per il predetto dipendente qualora si verifichi una sospensione o riduzione dell'attività lavorativa per eventi meteo presso il cantiere dell'impresa edile distaccataria cui lo stesso è adibito. Ne consegue che, in tali giornate, il trattamento retributivo e contributivo del lavoratore resta a carico dell'impresa distaccante, nonostante il versamento del contributo CIGO;

- intervenire sul d.lgs. n. 148/2015 per risolvere la criticità che riguarda la concessione della cassa integrazione guadagni ordinaria alle imprese edili a fronte di determinate intemperie stagionali che si verificano durante l'inverno, soprattutto nei territori montani (es. gelo). In questi casi, la ragione del diniego alla concessione della CIGO consiste sostanzialmente nella "prevedibilità" delle invocate intemperie stagionali. In particolare, si propone di esplicitare che tra le causali di accesso a tale ammortizzatore rientrano le intemperie stagionali (come già previsto dalla normativa vigente) a prescindere dalla prevedibilità delle medesime e dall'eventuale emissione di verbali di sospensione del cantiere.