

729.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Patassini	4-12654 27773
<i>Risoluzione in Commissione:</i>		Melicchio	4-12656 27774
<i>IX Commissione:</i>		Cirielli	4-12658 27774
Ficara	7-00867 27763	Interno.	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Pagano Alessandro	5-08453 27775
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Loss	4-12650 27766	Rixi	4-12651 27775
Economia e finanze.		Zoffili	4-12657 27776
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Montaruli	4-12660 27777
Patassini	5-08452 27767	Lavoro e politiche sociali.	
Giustizia.		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Pagano Ubaldo	5-08450 27777
Ferri	5-08454 27768	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Fassina	4-12655 27778
Delmastro Delle Vedove	4-12647 27768	Transizione ecologica.	
Dori	4-12648 27769	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Delmastro Delle Vedove	4-12649 27770	Zolezzi	5-08451 27779
Silli	4-12661 27771	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Infrastrutture e mobilità sostenibili.		Braga	4-12646 27780
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Università e ricerca.	
Cavandoli	4-12652 27771	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Rixi	4-12653 27772	Dieni	4-12659 27780

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

PAGINA BIANCA

ATTI DI INDIRIZZO

Risoluzione in Commissione:

La IX Commissione,
premessò che:

i servizi di trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza sono articolati in:

a) servizi a mercato: svolti in autonomia commerciale, il cui rischio d'impresa è a carico di Trenitalia. In questi servizi sono compresi i cosiddetti treni Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca;

b) servizio universale: regolato dal contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, per il quale Trenitalia riceve un corrispettivo dallo Stato al fine di garantire il trasporto sul territorio nazionale. In questo servizio sono compresi i cosiddetti treni *Intercity* Giorno e *Intercity* Notte;

i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale (passeggeri e merci) da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio (articolo 38 della legge n. 166 del 2002, modificato dall'articolo 9, comma 2-bis, del decreto-legge n. 159 del 2007);

l'affidamento del servizio deve avvenire da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa europea: si tratta in particolare del regolamento (UE) 1370/2007 che disciplina i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che, nella sua formulazione originaria, non prevedeva l'obbligo di espletamento di una gara per il servizio pubblico di trasporto per ferrovia; si prevede infatti la possibilità, all'articolo 5, di procedere con affidamento diretto, se non vietato dalle legislazioni nazionali. Tale disposizione sarà applicabile fino al 25 dicembre 2023. Dopo tale data l'affidamento del servizio dovrà seguire le regole stabilite dal regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, che ha mo-

dificato il regolamento (UE) 1370/2007. Tuttavia, in considerazione di un'esplicita eccezione prevista per la fase di transizione al nuovo regime, il vigente contratto di servizio potrà restare in vigore fino al 2026;

in base alla legge n. 166 del 2002, i contratti di servizio devono avere durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Sono stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vigente normativa di settore, previa acquisizione del parere del CIPE sullo schema di contratto proposto dall'amministrazione;

il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia e i Ministeri competenti il nuovo contratto di servizio 2017-2026 di durata decennale, per il trasporto passeggeri di interesse nazionale, che è sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico per garantire il diritto alla mobilità. Il nuovo contratto ha durata decennale, anziché quinquennale come il precedente, scaduto nel 2014 e prorogato negli ultimi due anni, ed è relativo al «servizio ferroviario universale». Il contratto comprende il *network* degli *Intercity* che garantiscono i collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli *Intercity* giorno e gli *Intercity* notte. Il contratto di servizio (CdS) a media e lunga percorrenza 2017-2026 vede tra gli obiettivi principali il mantenimento di tutti i collegamenti ferroviari precedentemente in essere con incremento di oltre 1,8 milioni di treni/chilometro, servizi aggiuntivi a bordo treno, rinnovo e sostituzione del vecchio materiale rotabile IC nel corso dei primi tre anni di validità del Cds;

attraverso l'approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023, ai commi 681-682, introdotti nel corso dell'esame in sede referente, si reintroduce il parere parlamentare sui contratti di servizio con società del gruppo Ferrovie dello Stato, abrogando altresì la disposizione che aveva soppresso tale parere parlamentare;

con riferimento alla modalità ferroviaria, la programmazione di medio-lungo termine definita prima nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e poi nell'allegato al Documento di economia e finanza 2021 prevede lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto a lunga percorrenza e locale per una mobilità sostenibile, anche per conseguire gli obiettivi generali di: *a)* ridurre le disuguaglianze territoriali in termini di dotazione infrastrutturale e di servizi di mobilità, basandosi, tra l'altro, su criteri di accessibilità territoriale ed equità; *b)* ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento, in particolar modo nelle città, e procedere nel percorso della decarbonizzazione e della transizione ecologica che vede il trasporto ferroviario svolgere un ruolo centrale;

i treni *Intercity* Giorno collegano circa 200 città. In particolare, i treni *Intercity* Giorno circolano con un sistema cadenzato:

a) linea Tirrenica Nord: collegamenti tra alcune città del Nord Italia (Torino-Milano-Genova-Ventimiglia) con le principali località della costa Ligure/Toscana fino a Roma, Napoli e Salerno;

b) linea Tirrenica Sud: da Roma collegamenti con Calabria e Sicilia, servendo i centri minori della costa Meridionale;

c) linea Adriatica: collegamenti da Milano/Bologna verso la riviera Adriatica fino a Bari, Lecce e Taranto. Sono, inoltre, presenti collegamenti da Roma verso Trieste, Perugia/Ancona, Taranto, Bari, Firenze e Salerno, nonché da Terni a Milano e sulla linea Ionica;

i collegamenti *Intercity* Notte consentono invece spostamenti su lunghe distanze e offrono al passeggero la sistemazione in cabine letto o cuccette, nonché in posti a sedere per favorire anche gli spostamenti a breve raggio;

i dati di traffico degli ultimi anni mostrano un interesse particolare da parte dei passeggeri verso questo tipo di mobilità. Di fatti uno sviluppo organico dell'offerta

ferroviaria può rappresentare un volano di crescita per il turismo e il ciclo turismo;

alcuni Paesi europei stanno iniziando a vietare per legge i voli nazionali a corto raggio ritenuti eccessivamente dannosi per l'ambiente e facilmente sostituibili dall'offerta ferroviaria. Il Parlamento francese ad esempio, ha deciso che i voli nazionali andranno limitati alle sole tratte più lunghe delle due ore per evitare le emissioni di gas serra causate dalle tratte di breve durata;

si segnala, tuttavia che il servizio universale giorno è deficitario ed in diretta concorrenza su molte direttrici con il servizio frecce a mercato o con i servizi legati al trasporto regionale sovvenzionato. L'offerta a bordo inoltre risulta, specie in alcune tratte di maggiore percorrenza, ancora estremamente deficitaria e assolutamente non in linea con gli standard dei servizi offerti sulla rete AV;

le direttrici IC (*InterCity*) e RV (Regionale Veloce) si trovano spesso in sovrapposizione funzionale e potrebbero essere proficuamente integrate per sviluppare una offerta al viaggiatore migliorata ed integrata con i livelli superiori ed inferiori, grazie alle coincidenze sistematiche nei nodi principali con i servizi AV ed internazionali, ed i servizi regionali e suburbani, grazie al cadenzamento integrale dei servizi a 120'-60'-30' a seconda del traffico attuale e potenziale;

l'articolo 12 del contratto di servizio passeggeri 2017-2026 disciplina la revisione del contratto stesso. Al comma 12.1 è previsto che entro e non oltre il mese di marzo 2020, le parti (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia spa) avrebbero dovuto avviare le procedure per la revisione dell'offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto per il periodo 2022-2026. Il comma 12.2 prevedeva che la società trasmetterebbe ai Ministeri, entro e non oltre il mese di maggio 2020, una relazione in cui vengono

indicati: i dati preconsuntivi per il periodo 2017-2020; i dati previsti per il periodo successivo insieme alla proposta di aggiornamento degli equilibri contrattuali; i dati annuali a consuntivo relativi al primo periodo contrattuale e la previsione per il successivo periodo contrattuale. Entro il mese di giugno 2020, (comma 12.3), i Ministeri avrebbero dovuto inviare le proprie controdeduzioni e, se del caso, avviare un contraddittorio;

ad oggi, l'aggiornamento del contratto non è stato sottoscritto e si sarebbe dovuto fare entro l'anno 2021;

la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) n. 16 dell'8 febbraio 2018 rivede le « condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri servizio pubblico », toccando diversi punti basilari come gli indicatori e i livelli minimi di regolarità e puntualità del servizio, di pulizia e comfort del materiale rotabile e altro (Misura 4 punti 7, 8, 9, 10; Misura 5 punti 1, 2, 3, 4; Misura 10). La stessa Art ha espressamente previsto che le misure si applicano sia ai contratti affidati direttamente che ai contratti stipulati in data precedente a quella di entrata in vigore dell'atto regolatorio;

va considerata la risoluzione approvata in Commissione n. 7-00488 che, tra i vari punti prevedeva: il potenziamento del meccanismo di rilevazione della qualità e del grado di soddisfazione del passeggero, la destinazione delle risorse relative alle penali applicate alla Società, al miglioramento della qualità del servizio offerto, all'incremento dei collegamenti o all'applicazione di agevolazioni tariffarie nelle tratte che presentano le maggiori criticità; un tavolo tecnico tra i Ministeri vigilanti, la Società, le associazioni di consumatori o di categoria maggiormente rappresentative nel settore dei trasporti, al fine di migliorare il servizio, ad aumentare l'offerta dei collegamenti, ad aumentare l'offerta dei servizi aggiuntivi a bordo,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative di competenza al fine di concludere quanto prima

l'aggiornamento del contratto in essere, già ampiamente fuori tempo rispetto a quanto previsto dal contratto stesso;

nell'ambito del nuovo contratto, che dovrà essere sottoscritto attraverso una procedura di evidenza pubblica, a valutare di:

a) istituire un tavolo tecnico tra i Ministeri competenti, le regioni, le imprese ferroviarie e le associazioni dei consumatori;

b) dividere il servizio in lotti (direttrici o regioni contigue) nonché l'organizzazione di un servizio che integri l'offerta *intercity* con quella dei servizi interregionali;

c) prevedere che la proprietà dei mezzi rotabili (locomotori e carrozze) sia di proprietà pubblica, in capo al Ministero o società controllata, come previsto per la proprietà dei treni che verranno acquistati con i 200 milioni di euro stanziati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e destinati al servizio universale di media/lunga percorrenza;

d) prevedere standard qualitativi similari a quelli attualmente proposti nel servizio AV ossia, Wi-Fi; spazio bagagli adeguato; spazio ristorazione; spazio bici aumentato; spazio bimbi; abbattimento delle barriere architettoniche;

e) attivare misure volte al potenziamento del meccanismo di rilevazione della qualità e del grado di soddisfazione, al fine di registrare sistematicamente le peculiarità e le criticità delle diverse aree del Paese, nonché per quanto concerne la regolazione delle sanzioni in essere;

f) stanziare risorse volte a incentivare l'acquisto di nuovi treni che possano garantire una velocità media di 200 km/h e un'alimentazione a 3kV e 25kV;

g) incrementare e ampliare l'offerta commerciale con l'utilizzo di treni a doppia composizione per raggiungere più destinazioni riducendo i costi e integrare gli ICN con un apposito numero di posti a sedere per aumentare l'offerta;

h) aumentare l'offerta degli *intercity* notte sfruttando la dorsale AV Torino-Salerno;

i) incentivare il servizio anche nell'ottica dell'offerta turistica, a supporto del cicloturismo e delle connessioni con gli aeroporti;

l) continuare nel perseguimento dell'obiettivo di velocizzazione delle manovre di imbarco/sbarco dei treni sullo Stretto di Messina, al fine di migliorare i tempi di percorrenza e la qualità del servizio, nonché il rinnovo strategico della flotta navale attuale e delle stazioni ferroviarie e marittime.

(7-00867) « Ficara, Grippa, Barbuto, Luciano Cantone, Carinelli, De Lorenzis, Liuzzi, Raffa, Traversi ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta scritta:

LOSS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno, al Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) prevede (alla Missione 1, Componente 3 – Cultura 4.0, Misura 2) l'investimento 2.2. che ha per oggetto la « Protezione e valorizzazione dell'architettura e del paesaggio rurale ». Questo « Investimento » è stato affidato alla gestione delle diverse regioni e province autonome, nell'ambito di un coordinamento operato dal Ministero della cultura, che ha fissato dei termini ristretti per l'apertura e la chiusura del bando;

il bando è volto a sostenere progetti di restauro e valorizzazione del patrimonio

architettonico e paesaggistico rurale di proprietà di soggetti privati e del terzo settore, o a vario titolo da questi detenuti, per garantire che tale patrimonio sia preservato e messo a disposizione del pubblico;

con questa iniziativa si intende restituire alla collettività e in molti casi all'uso pubblico un patrimonio edilizio sottoutilizzato e non accessibile al pubblico; col suo recupero si vuole favorire anche la creazione di servizi a beneficio della fruizione culturale e turistica, come i piccoli musei locali legati al mondo rurale che svolgono un ruolo importante nelle comunità locali promuovendo la conoscenza e la memoria;

le domande di ammissione potranno essere presentate dal 2 maggio al 23 maggio, dal 27 maggio al 15 giugno e dal 4 luglio al 30 settembre ed esclusivamente tramite l'applicativo predisposto da Cassa depositi e prestiti;

il regolamento per l'accesso e l'utilizzo del portale per il Fondo architettura rurale redatto da Cassa depositi e prestiti prevede che le domande siano « formate e veicolate alle Regioni in modalità digitale tramite Portale nelle diverse fasi ivi implementate »;

secondo quanto riferito da alcuni partecipanti il bando, non tutte le amministrazioni interessate avrebbero ritenuto valida ai fini della sottoscrizione delle domande la firma generata dalla carta d'identità elettronica;

la firma con carta d'identità elettronica soddisfa i requisiti previsti dal regolamento europeo eIDAS e la chiave di firma digitale è certificata dal Ministero dell'interno e può essere usata solo dopo aver immesso un Pin che, in caso di utilizzo da *smartphone*, può essere sostituito da una verifica biometrica —:

se — in linea con gli obiettivi di digitalizzazione e semplificazione della pubblica amministrazione — non intenda assumere iniziative volte ad adottare soluzioni tecniche al fine di prevedere la validità, presso tutte le pubbliche ammi-

nistrazioni, della firma generata dalla carta d'identità elettronica. (4-12650)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta in Commissione:

PATASSINI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'emergenza pandemica ed economica da Covid-19 — acuita dal conflitto russo-ucraino — ha costretto i vertici europei a rivedere profondamente la proposta di quadro finanziario pluriennale (2021-2027);

il rafforzamento dell'intervento nel prossimo settennio, infatti, dovrà dare una risposta coordinata e ambiziosa, volta a contrastare l'impatto sociale ed economico determinato dalla pandemia da Covid-19;

ne consegue, che la proposta di bilancio europeo per gli anni 2021-2027 avanzata dalla Commissione richiede un serrato negoziato tra gli Stati membri sulle sue dimensioni quantitative, sulla sua ripartizione e sugli obiettivi che dovrà finanziare;

meritevole di particolare attenzione sono le zone colpite dal sisma del 2016 nel centro Italia: i danni provocati dal terremoto, a persone, infrastrutture civili e produttive, è risultata sin da subito molto grave: lo sciame sismico, infatti, si è diffuso in maniera non omogenea tra le regioni stimando oltre 80 mila immobili lesionati tra cratere e fuori cratere di cui il 62 per cento ubicati nella regione Marche, il 16 per cento nella regione Abruzzo, l'11 per cento nella regione Umbria, l'11 per cento nella regione Lazio;

si ricorda che l'Abruzzo ha visto coinvolti 103.483 abitanti (7,8 per cento della regione) 3 province, 23 comuni, il Lazio 72.798 abitanti (1,2 per cento della regione) una provincia, 15 comuni, l'Umbria 57.505 abitanti (6,5 per cento della regione) 2 province, 15 comuni e le Marche 348.473

(22,6 per cento della regione) 4 province, 85 comuni;

anche il rapporto SVIMEZ 2021 ha evidenziato che già prima della pandemia una parte del Centro Italia si attestava sui livelli preoccupanti del Sud: l'Umbria e Marche sono le più colpite nella recessione 2008-2011;

gli investimenti da parte delle imprese sono indispensabili per la rivitalizzazione di aree industriali, artigianali e commerciali nei territori colpiti dal sisma e, pertanto, onde evitare che rimangano immobili abbandonati è necessario stimolare interventi che consentano una ripresa e il conseguente ripopolamento dei territori; ad esempio, intervenendo sia su incentivi per gli investimenti produttivi che sull'occupazione e sul costo del lavoro, attraverso riduzione degli oneri previdenziali ampliando, anche, la decontribuzione già prevista per le regioni del Sud;

è altresì condivisa a livello internazionale la necessità di accompagnare ambiziose politiche di transizione ecologica ad iniziative che sostengano quei territori e comparti produttivi che recano oggettive difficoltà nel prendere parte a tale processo di riconversione —:

se il Governo intenda assumere iniziative volte a prevedere agevolazioni fiscali e contributive per le realtà economiche localizzate nelle regioni Marche e Umbria fortemente segnate da 20 anni di crisi economica aggravata dal sisma, nonché a farsi promotore di nuove interlocuzioni e trattative con le istituzioni europee, e in particolare con la Commissione, al fine di riaprire le negoziazioni in merito ai benefici fiscali ed economici, già destinati alle regioni del Sud del Paese, anche alle nuove regioni « in transizione », applicando così in modo coerente e completo la politica di coesione definita a livello comunitario.

(5-08452)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

FERRI e FRATE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il sito internet del quotidiano *La Nazione* del 15 luglio 2022, unitamente ad altri organi di informazione, ha reso noto un grave fatto di cronaca verificatosi in una casa-famiglia per minori, sita nel comune di Aulla (Massa-Carrara), località Quercia;

in particolare, è accaduto che una minore di sedici anni, ospite della casa-famiglia, si sia suicidata impiccandosi con una corda legata a un albero, nel giardino nel quale si affaccia la struttura;

in data 16 luglio 2022, il sito internet *www.fanpage.it* ha reso noto che la madre della minore ha dichiarato di avere presentato una denuncia all'Arma dei Carabinieri nella quale ha rappresentato che a quest'ultima sarebbe stato impedito di assistere ai funerali della nonna scomparsa nel mese di maggio 2022 e che avrebbe tentato la fuga per due volte; inoltre, sarebbe stata isolata per punizione per avere violato alcune regole e avrebbe altresì condiviso la stanza con un giovane che la picchiava;

dal tenore della dichiarazione della madre, come riportata nella suddetta pagina *web*, sembra emergere che la minore sia stata allontanata dal nucleo familiare di origine;

come noto, l'articolo 9, comma 2, primo periodo, legge n. 184 del 1983, dispone che « Gli istituti di assistenza pubblici o privati e le comunità di tipo familiare devono trasmettere semestralmente al procuratore della Repubblica presso il tribunale per i minorenni del luogo ove hanno sede l'elenco di tutti i minori collocati presso di loro con l'indicazione specifica, per ciascuno di essi, della località di residenza dei genitori, dei rapporti con la famiglia e delle condizioni psicofisiche del minore stesso », mentre, ai sensi del successivo comma 3, « Il procuratore della Repubblica presso il

tribunale per i minorenni, che trasmette gli atti al medesimo tribunale con relazione informativa, ogni sei mesi, effettua o dispone ispezioni negli istituti di assistenza pubblici o privati ai fini di cui al comma 2. Può procedere a ispezioni straordinarie in ogni tempo »;

ad avviso dell'interrogante è necessario che sia esattamente ricostruita la vicenda e che siano disposte le più opportune verifiche finalizzate ad accertare se il flusso informativo prefigurato dal legislatore, che deve necessariamente instaurarsi tra gli istituti di assistenza pubblici e privati e le comunità di tipo familiare, da un lato, e la procura della Repubblica presso il Tribunale per i minorenni, dall'altro, abbia operato fisiologicamente nella vicenda in esame e se l'ufficio del pubblico ministero si sia avvalso dei poteri ispettivi di cui dispone secondo il dato normativo sopra citato, al fine di monitorare la situazione degli ospiti della casa-famiglia e se, infine, siano stati ritenuti sussistenti i presupposti per portare la struttura alla chiusura —:

se e quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare, per quanto di competenza, per fare luce sulla vicenda occorsa anche al fine di far emergere se sussista la perdurante idoneità, della suindicata casa-famiglia ad assolvere alla propria missione.

(5-08454)

Interrogazioni a risposta scritta:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

da una nota rilasciata dall'Unione sindacati di polizia penitenziaria (Uspp), si viene a conoscenza di un episodio il quale, data la sua apparente illogicità, richiede i dovuti chiarimenti;

il fatto in questione riguarderebbe la sostituzione del comandante della Scuola di formazione « Giovanni Falcone » di Roma operata dal Dap;

da quanto riportato nella nota, il comandante ha svolto regolare servizio presso

la struttura di formazione senza demerito per 8 mesi e senza alcun costo per l'Amministrazione, in quanto in posizione di distacco senza oneri;

non si comprende, pertanto, la scelta di sostituirlo con un altro dirigente del Corpo, il quale assumerà l'incarico in servizio di missione e con la necessità di un alloggio di servizio, il tutto senza che sia stato diramato un interpello straordinario nazionale o, quantomeno, una richiesta di disponibilità verso i dirigenti di Polizia penitenziaria ad assumere le funzioni citate;

risulta, inoltre, che il comandante sostituito si sarebbe reso disponibile a proseguire l'incarico fino al termine del corso di formazione in atto, oltre che per il periodo successivo, dando modo al Dap di poter così avviare le procedure di selezione, con lo scopo di individuare un dirigente a cui affidare le funzioni di Comando del reparto di polizia penitenziaria rispettando appieno i principi di trasparenza;

alla luce di quanto anzidetto, si ravvisa la necessità di delucidazioni sull'episodio in questione, in quanto, oltre a comportare una spesa economica per l'Amministrazione, a parere dell'interrogante, facilmente evitabile, lo stesso assume dei contorni opachi circa le modalità con cui tale sostituzione è stata effettuata —:

quali siano le motivazioni alla base della scelta del Dap di sostituire il comandante presso la Scuola di formazione « Giovanni Falcone » di Roma prima della conclusione del corso di formazione in atto;

quali siano le motivazioni alla base della scelta del Dap di sostituire il comandante senza aver dapprima diramato un interpello straordinario nazionale o, alternativamente, una richiesta di disponibilità dei dirigenti di polizia penitenziaria ad assumere l'incarico di comando del reparto.

(4-12647)

DORI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 16-*octies* del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con

modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ha previsto l'istituzione dell'Ufficio per il processo presso le Corti d'appello e i Tribunali ordinari;

la nuova struttura organizzativa è stata ideata per ridurre i tempi di durata del processo, fornendo supporto operativo al giudice nell'espletamento delle sue attività, oltre che al personale amministrativo nelle cancellerie, in tutti e tre i gradi di giurisdizione ordinaria;

il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, ha introdotto le prime regole necessarie per il funzionamento del nuovo organismo;

il decreto-legge 9 giugno 2021 n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, ha introdotto « Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia », tra cui misure volte a consentire l'effettiva operatività dell'Ufficio per il processo;

a tal fine, l'articolo 11 del decreto-legge n. 80 del 2021 ha autorizzato il reclutamento straordinario, in due *tranche*, di 16.500 risorse, con il compito di migliorare l'efficienza del comparto giustizia per dare attuazione agli obiettivi del PNRR;

con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 62 del 6 agosto 2021 è stata avviata la procedura di selezione per il reclutamento delle prime 8.171 unità, da assumere con contratto a tempo determinato della durata di due anni e sette mesi. Il 1° febbraio 2022 è stato pubblicato l'elenco dei vincitori di tale concorso, a cui hanno fatto seguito le convocazioni per l'immediata immissione in servizio del personale selezionato;

entro il 2022 è attesa l'indizione di un nuovo bando per la selezione delle rimanenti 8.764 risorse, che saranno assunte con contratto di lavoro a tempo determinato della durata massima di due anni;

l'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, ha modificato

l'articolo 11, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, confermando il divieto di rinnovo, alla scadenza del termine, dei contratti di lavoro a tempo determinato dei 16.500 addetti presso l'Ufficio per il processo;

il vigente articolo 11, comma 1, del decreto-legge n. 80 del 2021 prevede, infatti, che il Ministero possa procedere al « reclutamento nel periodo 2021-2024, in due scaglioni, di un contingente massimo di 16.500 unità di addetti all'ufficio per il processo, con contratto di lavoro a tempo determinato, non rinnovabile, della durata massima di due anni e sette mesi per il primo scaglione e di due anni per il secondo »;

l'Ufficio per il processo svolge un ruolo determinante per il miglioramento della qualità e dell'efficacia della risposta giudiziaria, specialmente in termini di significativa riduzione dei tempi della giustizia;

le prime 8.171 risorse immesse in servizio con contratto a tempo determinato stanno maturando una significativa professionalità e un'approfondita conoscenza dei contenuti e delle attività affidate, sempre più rilevanti e qualificate;

in ragione delle perduranti esigenze di personale che caratterizzano il settore della giustizia si avverte la necessità di ripensare il ruolo degli addetti all'Ufficio per il processo, anche a fronte di un contesto storico e sociale in rapida trasformazione —:

se il Ministro interrogato intenda adottare iniziative, anche di natura normativa, per prevedere la stabilizzazione dei contratti degli addetti presso l'Ufficio per il processo attualmente in servizio al fine di valorizzare le competenze acquisite.

(4-12648)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

all'interno del carcere « Lorusso e Cutugno » di Torino, continuano a ripresentarsi gravissimi, ingiustificabili e inver-

condi casi di violenza contro gli agenti penitenziari;

nella giornata del 19 luglio 2022, un detenuto straniero, senza apparente motivo, ha spintonato per le scale un assistente capo coordinatore, il quale, nella caduta, ha urtato violentemente contro il muro;

accompagnato presso l'ospedale « Maria Vittoria » di Torino, verrà dimesso con 7 giorni di prognosi, salvo complicazioni, per aver riportato escoriazioni e contusioni varie, rendendo necessaria l'applicazione del collare cervicale a causa dei dolori provati all'altezza delle vertebre;

trattasi dell'ennesimo esempio lampante della disastrosa amministrazione del nostro sistema penitenziario, cui contribuisce, come segnalato dall'Organizzazione sindacale autonoma polizia penitenziaria (Osapp), la cospicua presenza di detenuti affiliati ad organizzazioni criminali, di soggetti affetti da tossicodipendenza e di detenuti con problematiche di carattere psichiatrico, i quali si ritrovano ristretti senza alcuna differenziazione effettiva, rendendo l'ambiente di lavoro del tutto ingestibile, oltre che invivibile, per gli agenti in servizio;

stante quella che l'interrogante giudica la persistente inazione del Ministero della giustizia e del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria (Dap), appare assolutamente comprensibile la completa perdita di fiducia del personale penitenziario nei confronti di chi dovrebbe dimostrare vicinanza e premura verso i rappresentanti dello Stato impegnati nel mantenimento della legalità all'interno degli istituti penitenziari e oramai stremati dai continui attacchi posti in essere dai detenuti, da turni di lavoro estenuanti a causa della cronica carenza di organico, dalla mancanza degli strumenti minimi necessari alla tutela della propria incolumità e dalla sistematica assenza di misure disciplinari adottate nei confronti dei ristretti violenti, i quali, oramai, dimostrano senza remora alcuna il proprio senso di impunità;

quanto accade all'interno degli istituti di pena italiani ha assunto i contorni di una vera e propria emergenza nazionale; la malcelata volontà di non predisporre misure sostanziali a tutela dei membri del Corpo di polizia penitenziaria da parte del Ministero e del Dap, ha assunto oramai caratteri deplorabili e ingiustificabili —:

quali iniziative intenda adottare il Governo al fine di tutelare gli agenti di Polizia penitenziaria dai continui e costanti casi di aggressione operati dai detenuti all'interno delle carceri. (4-12649)

SILLI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in materia di legislazione antimafia e di usura c'è un vuoto normativo in tema di tutela dei diritti della persona offesa dal reato;

esiste un'enunciazione di principio, ovvero che sono fatti salvi i diritti della persona offesa dal reato alle restituzioni e al risarcimento dei danni, ma non un'effettiva tutela dei medesimi diritti, tanto è vero che, almeno fino al punto cui si è giunti, sembra che la confisca, quale pena accessoria e misura di sicurezza patrimoniale, prevalga sulla possibilità concreta di realizzazione dei diritti della persona offesa dal reato, anche nel caso in cui quest'ultima sia destinataria di provvisoria immediatamente esecutiva;

disciplina prevista dall'articolo 644, ultimo comma, del codice penale, in tema di reato di usura, potrebbe essere integrata specificando che i diritti della persona offesa dal reato alle restituzioni e al risarcimento del danno siano immediatamente azionabili, nei casi di statuizioni giurisdizionali immediatamente esecutive ai sensi di legge, anche prima che divengano definitivi i provvedimenti di confisca disposti in forza delle disposizioni normative vigenti in materia, e in ogni caso, consentendo che siano soddisfatti in via prioritaria e privilegiata rispetto ad altri eventuali diritti di terzi creditori vantati a qualunque altro titolo sui beni sottoposti a confisca;

stessa specificazione dovrebbe integrare l'articolo 240-bis del codice penale

(confisca in casi particolari) e all'articolo 24 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (cosiddetto Codice Antimafia) che prevede la confisca quale misura di prevenzione patrimoniale (cosiddetta confisca di prevenzione) —:

quali iniziative normative il Ministro interrogato intenda intraprendere in materia di legislazione antimafia e di usura al fine di rafforzare la tutela dei diritti della persona offesa dal reato. (4-12661)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazioni a risposta scritta:

CAVANDOLI e TOMBOLATO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

le infrastrutture ferroviarie del nostro Paese necessiterebbero, ormai da diverso tempo, di un piano di manutenzione ordinaria e straordinaria che migliori l'accessibilità e che consenta l'abbattimento di barriere architettoniche che creano disagio a molti cittadini;

emblematico è il problema degli ascensori e delle scale mobili della stazione di Parma, che sono completamente fuori standard, per cui è difficile reperirne i ricambi sul mercato e per i quali l'unica soluzione sarebbe quella di sostituirli una volta per tutte con mezzi più efficienti e più facili da riparare in tempi adeguati;

in particolare, sono ancora fuori uso i due ascensori che collegano il sottopassaggio principale ai binari dal 2 al 5, ovvero i binari dove fermano i treni più importanti, per raggiungere i quali non rimane altro da fare che utilizzare le scale (fisse, non mobili);

tale situazione genera forte insicurezza, in quanto, come riportato da organi di stampa, diversi soggetti hanno tentato l'attraversamento direttamente sui binari, mettendo a repentaglio la loro sicurezza.

Per non parlare dei disagi che l'attuale condizione delle strutture reca a persone con disabilità, per le quali senza ascensore, è impossibile raggiungere i binari;

il 19 febbraio 2022, infatti, una cittadina disabile non ha potuto usare l'ascensore ed è rimasta bloccata al binario. La donna, arrivata da Bologna, sarebbe stata trasportata attraverso i binari, perché gli ascensori per l'accesso ai binari 2 e 3 erano completamente fuori uso;

già con precedente atto di sindacato ispettivo n. 4-11455 gli interroganti avevano sottoposto la questione al Ministro, ma attualmente non è stata data alcuna risposta alla problematica sollevata;

a quanto si apprende organi di stampa, alcune settimane fa è stato sottoscritto un accordo tra l'amministrazione di Reggio Emilia della Regione, Rfi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Regione Emilia-Romagna, che prevede lo stanziamento di 11 milioni di euro per l'implementazione dei servizi della stazione AV Mediopadana —:

se il Ministro interrogato sia informato circa l'intenzione di Rfi in merito alla sostituzione degli ascensori presso la stazione di Parma a causa dei troppi malfunzionamenti che di fatto impongono agli utenti lo spostamento da Parma verso la stazione A.V. Mediopadana, dotata di impianti più recenti e funzionanti, e quali ulteriori iniziative di competenza intenda adottare affinché si predisponga finalmente un vero piano nazionale di sostituzioni e manutenzioni degli ascensori nelle stazioni ferroviarie che consenta anche ai soggetti più fragili di spostarsi in treno autonomamente. (4-12652)

RIXI, LEGNAIOLI, CARRARA, LOLINI, PICCHI, POTENTI e ZIELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

l'alta velocità ferroviaria è una risorsa fondamentale per lo sviluppo del Paese, anche alla luce delle indicazioni dell'Unione europea in materia di mobilità sostenibile;

l'attuale offerta relativa all'alta velocità prevede un collegamento tra le città di Genova e Roma lungo la tratta La Spezia, Pisa e Firenze, utilizzata da una vasta utenza;

un'altra linea di collegamento tra le due città, denominata « Freccia Bianca », percorre le principali città toscane della costa (Pisa, Livorno, Grosseto); questa linea ferroviaria, che richiede più di cinque ore di percorrenza complessiva, rappresenta un *asset* fondamentale per le attività economiche e il turismo costiero ligure e toscano;

nelle scorse settimane, Ferrovie dello Stato italiane ha presentato il nuovo piano industriale 2022-2031, nel quale ha definito alcune priorità strategiche, tra cui il miglioramento della dotazione infrastrutturale connessa alla mobilità, che integra efficacemente la rete ferroviaria e quella stradale, con l'obiettivo di aumentare la capacità ferroviaria e di ridurre i tempi di percorrenza;

nel piano, tuttavia, non viene citato alcun investimento o sviluppo di linee di alta velocità in Toscana; sono previsti miglioramenti come l'elettificazione di linee che vanno ancora a combustibile e ci sarà il raddoppio di altre ancora a binario unico, ma nessun potenziamento vero e proprio, in particolare per quanto riguarda l'alta velocità costiera;

il mancato potenziamento dei treni alta velocità lungo la fascia tirrenica da Genova a Roma attraverso le città di Massa, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto esclude, di fatto, ben cinque province della costa toscana dalla possibilità di sviluppo infrastrutturale, imprenditoriale e commerciale;

il disagio è tanto maggiore alla luce del fatto che il collegamento aereo tra Pisa e Roma è stato cancellato, determinando così un aumento del carico passeggeri lungo la linea ferroviaria da e per la Capitale, che, durante il periodo estivo, diventa ancora più intenso, a fronte dei turisti e dei numerosi viaggiatori che utilizzano questa linea per raggiungere le mete di villeggiatura;

inoltre, viene limitato un servizio pubblico di evidente importanza per l'intero sviluppo socio-economico del territorio, penalizzando i pendolari che quotidianamente percorrono la tratta;

la scelta strategica contenuta nel piano industriale menzionato abbassa lo standard del servizio offerto ai cittadini liguri e toscani rispetto ad utenti di altre regioni, dove invece sono previsti linee di investimento e potenziamento —:

se non ritenga opportuno adottare iniziative, per quanto di competenza, affinché l'azienda riconsideri il Piano sopra citato, prevedendo modifiche ed integrazioni di bilancio con investimenti lungo la tratta tirrenica Genova-Roma e garantendo così ai cittadini e agli utenti un adeguato livello di servizio. (4-12653)

PATASSINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

il Progetto infrastrutturale viario Quadrilatero Umbria-Marche consiste nel completamento e nell'adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona strade statali 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e di altri interventi viari, idonei ad assicurare il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, a migliorare ed incrementare l'accessibilità alle aree interne delle regioni interessate;

dal punto di vista strategico-logistico il Progetto infrastrutturale viario si inserisce nel sistema delle principali dorsali del Paese, consentendo di ridurre il *deficit* infrastrutturale delle regioni Marche e Umbria, creando un efficiente collegamento con le regioni circostanti e verso l'Europa;

nell'ambito della Quadrilatero è prevista la realizzazione di una tangenziale sud-ovest della città di Foligno, con la funzione di raccordo con le varie zone e le varie direttrici, ed una variante sud che colleghi le aree industriali della città e la piastra logistica adiacente all'aeroporto di

Foligno; nelle Marche è prevista la realizzazione di una bretella che metta in comunicazione la valle del Chienti con quella del Potenza dove sta nascendo un qualificato polo fieristico, alleggerendo Macerata dal traffico che attualmente si riversa in città, e ad ovest è già stata finanziata l'intervalliva Tolentino San Severino Marche, arteria importante per lo sviluppo economico della media collina;

stanno procedendo la pedemontana ad ovest che collega la strada statale 76 con la strada statale 77 e la sistemazione provvisoria dello svincolo finale di Civitanova Marche, per superare il collo di bottiglia a fine percorso; a seguito di numerose e ormai frequenti chiusure dovute a cantieri stradali presenti, in particolare per attività di manutenzione, si sono verificati continui allungamenti nei tempi di percorrenza con forti disagi da parte degli utenti che giornalmente utilizzano la superstrada per recarsi al posto di lavoro e da parte della attività produttive che subiscono ritardi non giustificabili nei tempi di consegna e spedizioni delle merci;

la programmazione degli interventi, peraltro, prevede numerosi cantieri ravvicinati che comportano la chiusura di intere aree dell'infrastruttura, gallerie e svincoli di uscita su tutto il tracciato, proprio nel periodo estivo dell'anno di maggior afflusso, disincentivando in questo modo anche il turismo, settore strategico per un territorio già fortemente provato dalla crisi pandemica e, attualmente, anche da quella energetica;

su questa situazione pesa inoltre la storica carenza di collegamenti stradali interni tra le diverse vallate, con impossibilità di avvalersi di soluzioni viarie alternative, un reale ostacolo per lo sviluppo di attività economiche nelle varie aree della provincia;

già con precedente atto di sindacato ispettivo n. 4-11023, attualmente senza risposta, l'interrogante aveva sollecitato il Governo sulla questione —:

se il Ministro, per quanto di competenza, intenda adottare iniziative affinché

l'Anas provveda a sbloccare i cantieri lungo la strada statale 77, liberando le due corsie per ogni senso di marcia, e ad indicare le singole date previste per il completamento dei lavori di manutenzione di ogni singolo cantiere aperto, ponendo fine ai disagi per gli utenti. (4-12654)

MELICCHIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 283 delle Terme Lui-giane, in provincia di Cosenza, in Calabria, dal chilometro 15+970 al chilometro 18+240, è stata chiusa al traffico dal 28 giugno 2021 a causa della necessità del ripristino del viadotto Valle Leto;

questa arteria è di fondamentale importanza per la viabilità del vasto comprensorio, in quanto questo tratto di strada rappresenta il collegamento principale tra il Tirreno cosentino e lo Ionio, oltre a essere estremamente rilevante per i collegamenti tra i comuni della Valle dell'Esaro e quelli del Tirreno cosentino;

a dicembre 2021 34 sindaci della provincia di Cosenza hanno già chiesto al Ministro interrogato a all'Anas di essere messi al corrente dello stato della pratica dei lavori di ripristino del viadotto Valle Leto, in quanto la chiusura della strada ha provocato notevoli disagi ai cittadini residenti dell'ampio territorio e ai turisti, costretti a effettuare una deviazione di diversi chilometri in una strada alternativa non assolutamente adeguata al traffico veicolare caratteristico della strada statale 283. Frequentemente, infatti, la presenza di mezzi pesanti ha comportato gravi rallentamenti e, non di rado, addirittura il blocco del traffico. Troppo spesso gli autoarticolati o gli autobus si trovano costretti a compiere manovre assurde e pericolose per poter uscire dalle strettoie della carreggiata che caratterizzano il percorso alternativo;

anche per questa estate non si riusciranno a finire i lavori di messa in sicurezza del viadotto Valle Leto, che risultano addirittura ancora neanche iniziati, e ciò rappresenterà un ennesimo danno per l'eco-

nomia del territorio cosentino, soprattutto nel settore turismo, oltre ai disagi per i pendolari che ogni giorno percorrono l'arteria —:

quali iniziative, per quanto di competenza, il Ministro interrogato intenda intraprendere al fine di garantire l'avvio e il completamento dei lavori per la messa in sicurezza del viadotto Valle Leto, per arrivare al più presto possibile a ripristinare la percorribilità della strada statale 283.

(4-12656)

CIRIELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con la ripresa, il 7 luglio 2022, dei lavori di scavo relativi al completamento della galleria « Porta Ovest », è stato interdetto il transito dei mezzi pesanti con massa superiore alle 7,5 tonnellate tra gli svincoli di Cava de' Tirreni e Salerno centro, in entrambe le direzioni di marcia;

da ormai quattro anni, il citato tratto autostradale è stato spesso interdetto al traffico di ogni autoveicolo in fascia notturna e per i mezzi pesanti; da ultimo, con ordinanza prefettizia del 1° luglio 2022 che avrà validità fino al prossimo mese di settembre;

i veicoli interessati dalla citata ordinanza prefettizia saranno, pertanto, deviati sulla strada statale 18 che attraversa il centro cittadino di Cava De' Tirreni e che collega questo con il comune di Vietri sul Mare e Salerno, generando un enorme caos nella circolazione veicolare, a danno di cittadini e turisti che, proprio attraverso il paese della Ceramica, per chi proviene da sud, possono poi raggiungere anche le altre località della Costa d'Amalfi;

la scelta di completare i lavori di scavo della galleria nord dell'opera « Salerno Porta Ovest » proprio in piena stagione estiva, infatti, non può che considerarsi irrazionale e dannosa per l'intero comparto turistico, già gravemente danneggiato dalle misure restrittive di contenimento dei contagi da COVID-19;

ad incidere negativamente sul traffico del comune di Cava De' Tirreni vi è anche l'inadeguatezza del casello autostradale che mette a disposizione dell'utenza una sola postazione automatica per il pagamento del pedaggio;

evidenti, poi, sono le ricadute negative sui livelli di inquinamento atmosferico e sulla tenuta del manto stradale, che rischia di essere irrimediabilmente danneggiato dal passaggio dei mezzi pesanti —:

accertata la gravità dei fatti esposti in premessa, se e quali iniziative di competenza il Governo intenda adottare al fine di ridurre i disagi per i comuni interessati dalla citata ordinanza prefettizia e scongiurare il pericolo di gravi ripercussioni su ambiente, economia e turismo a Salerno e provincia;

quali siano le esigenze che giustifichino la scelta di completare i lavori di scavo della galleria nord dell'opera « Salerno Porta Ovest » in piena stagione estiva;

se e quali iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere per rinviare il provvedimento o limitarne l'impatto e quantomeno per ristorare i comuni interessati dalle conseguenze dell'ordinanza prefettizia. (4-12658)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

ALESSANDRO PAGANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il Fondo di solidarietà comunale — istituito dalla legge di stabilità per l'anno 2013 (articolo 1, comma 380, legge n. 228 del 2012) — costituisce il fondo per il finanziamento dei comuni, le cui risorse annuali sono definite per legge e in parte alimentate con una quota del gettito Imu;

nel merito, la legge di bilancio per l'anno 2022 (articolo 1, comma 563, legge n. 234 del 2021) ha previsto l'assegnazione

di una quota aggiuntiva delle risorse del Fondo sopra richiamato ai comuni della regione Sicilia, esclusi nella suddivisione dei fondi per il 2021, da finalizzare al finanziamento e allo sviluppo dei servizi sociali comunali svolti in forma singola o associata; si chiarisce, inoltre, che le assunzioni di assistenti sociali derivanti dal Fondo di solidarietà comunale sono da ritenersi in deroga ai vincoli di contenimento della spesa del personale;

a normativa vigente, le risorse del Fondo di solidarietà comunale destinato a finanziare lo sviluppo dei servizi sociali comunali sono ripartite in proporzione del rispettivo coefficiente di riparto del fabbisogno standard calcolato per la funzione « Servizi sociali » entro il 30 giugno 2021 e successivamente entro il 31 marzo dell'anno di riferimento con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sulla base di un'istruttoria tecnica condotta dalla commissione tecnica per i fabbisogni standard con il supporto di esperti del settore;

nel contesto attuale, la ripartizione delle risorse risulta già effettuata per molti comuni italiani, che possono così programmare le proprie linee di indirizzo sia politiche che progettuali; tuttavia, nei comuni della regione Sicilia tali risorse risulterebbero ancora in attesa di quantificazione, conseguendone un rallentamento del già complesso onere di programmazione sia in termini di assunzione/stabilizzazione di personale sia in termini progettuali;

quali siano le ragioni del ritardo nella ripartizione delle risorse del fondo di cui in premessa ai comuni della regione Sicilia, nonché quali iniziative intenda adottare tempestivamente al fine di provvedere all'assegnazione di tali contributi in favore dei medesimi enti locali. (5-08453)

Interrogazioni a risposta scritta:

RIXI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

a Genova da diverse settimane si moltiplicano le risse, i disordini e gli scontri che vedono come protagonisti i migranti

con lo *status* di minori non accompagnati che alloggiano presso le strutture adibite all'accoglienza;

nella serata di giovedì 7 luglio 2022 nel centro minori non accompagnati di passo dell'Acquedotto nel quartiere di Castelletto a Genova è scoppiata una maxi-rissa nella quale un numeroso gruppo di ospiti del centro si sono affrontati con mazze e spranghe, devastando una parte della struttura. A quanto si apprende da organi di stampa, ad aver causato la rissa sarebbero stati una quarantina di stranieri di provenienze diverse, in particolare albanesi e nordafricani, che si trovano alloggiati su due piani differenti del centro minori;

si tratta di un esempio di una lunga serie di episodi di violenza sessuale, rapine, aggressioni, risse causate da minori stranieri soli che vedono coinvolte tutte le zone della città, da Quinto a Campi, con un'*escalation* che mette a rischio l'ordine e la sicurezza pubblica;

è di tutta evidenza che l'aumento di questi fatti è strettamente correlato all'aumento degli arrivi, che lo scorso anno sono stati quattrocento, più del quadruplo rispetto al 2019, e attualmente i minori sul territorio sono il doppio di quelli previsti nel programma Sai-Sistema accoglienza e integrazione minori del Ministero dell'interno;

il comune, che ha istituito un tavolo permanente per elaborare soluzioni al problema, non ha ancora ricevuto risposte concrete dal Governo, nonostante abbia sollecitato più volte un intervento su un fenomeno che appare del tutto fuori controllo;

secondo quanto riportato da organi di stampa la prefettura prevede di incrementare i posti dell'accoglienza in città da mille a milleduecento, nonostante l'aumento delle difficoltà dei centri di accoglienza nel far fronte all'impennata dei costi del cibo e delle utenze;

attualmente gli sbarchi continuano ad aumentare e alla Camera dei deputati è in

discussione un progetto di legge volto a estendere la cittadinanza ai minori stranieri con l'unica condizione di aver frequentato regolarmente per almeno cinque anni, uno o più cicli scolastici; tutto ciò senza tenere minimamente conto degli episodi citati e della loro frequenza —:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare per interrompere immediatamente l'*escalation* di episodi di violenza che stanno causando un grave problema di ordine pubblico a Genova e per gestire il sovraccarico che si è creato nell'accoglienza di migranti minori non accompagnati nelle strutture della città.

(4-12651)

ZOFFILI e DE MARTINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

è notizia di pochi giorni fa l'ennesimo approdo di un consistente gruppo di migranti sulle coste del Sud Sardegna, più precisamente a Villasimius: nel giro di poche ore, a bordo di tre diverse imbarcazioni, sono giunte sul territorio sardo un totale di 48 persone nelle spiagge di Cala Caterina, Porto Giunco e all'isola dei Cavoli;

dopo aver tentato di disperdersi, i migranti sono stati subito individuati dalle forze dell'ordine, e successivamente trasferiti presso il centro di prima accoglienza di Monastir;

le imbarcazioni utilizzate sono state poste sotto sequestro e le operazioni hanno coinvolto Guardia costiera, la polizia locale, i carabinieri e gli uomini del reparto operativo aeronavale della Guardia di finanza di Cagliari;

due le peculiarità dell'episodio, reso possibile grazie alle ottime condizioni meteo-marine che caratterizzano il periodo attuale:

a) il punto di approdo — la costa sud-orientale della Sardegna — che si rivela stabile alternativa alla costa sud-occidentale, tradizionalmente interessata dal fenomeno degli sbarchi di migranti (come già

ricordato dall'interrogante in diversi precedenti atti di sindacati ispettivo);

b) il numero di migranti sbarcati: a differenza degli sbarchi registrati nel corso dell'ultimo anno nella stessa area (Villasi-mius, Solanas e Cal'e Moru) che vedevano coinvolti gruppi numericamente ridotti di persone, l'evento in oggetto risulta di particolare rilevanza per numero consistente di migranti provenienti con molta probabilità dall'Algeria —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda adottare, con la massima urgenza, al fine di fermare i flussi migratori illegali verso la Sardegna che rischiano, tra le altre cose, di sovraccaricare il centro di accoglienza di Monastir, ponendo particolare attenzione all'utilizzo di nuove rotte migratorie e alla messa in campo di azioni preventive;

se la questione sia stata trattata dal Ministro interrogato nel corso dei suoi viaggi istituzionali in Algeria e quali siano stati gli esiti. (4-12657)

MONTARULI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

negli scorsi giorni, nel quartiere Aurora a Torino, sono apparse scritte ingiuriose nei confronti di Patrizia Alessi, consigliere circoscrizionale del comune capoluogo;

l'episodio, avvenuto nei pressi dell'abitazione dell'esponente FdI, è soltanto l'ultimo in ordine di tempo: appena qualche giorno prima era stata vittima dell'ennesimo atto di minaccia oltre che di continue vessazioni che si ripetono da anni senza alcun provvedimento concreto da parte delle autorità preposte;

gli atti ingiuriosi e le continue minacce, anche di morte, ad opera di ignoti, di cui la capogruppo in Circo-scrizione 7 è vittima, sono ormai così frequenti da destare particolare preoccupazione da parte della stessa e della sua famiglia, a tal punto da compromettere l'impegno relativo all'attività istituzionale e politica messa in atto dalla stessa all'interno del consesso;

gli atti intimidatori, specie di portata così grave come quelli in parola, non possono essere la risposta alle battaglie politiche che si esprimono anche nelle aule delle nostre circoscrizioni;

va tenuto presente che Patrizia Alessi è molto attiva nel contrasto delle occupazioni abusive da parte di componenti anarchiche;

nonostante formali denunce e querelle, ad oggi, non è stato possibile procedere né con l'individuazione dei responsabili per l'assenza di videocamere di sorveglianza o, peggio, se presenti non visionate in tempo utile, né con la disposizione di provvedimenti di tipo preventivo atti a disincentivare tali condotte;

è inaccettabile, a parere dell'interrogante, che non siano stati predisposti tempestivi provvedimenti e misure a tutela dell'incolumità del consigliere dei suoi familiari, generando, di fatto, negli autori di queste vili intimidazioni, il sentirsi legittimati a reiterare atti vessatori, tra cui minacce di morte espressa —:

quali immediate ed efficaci iniziative intenda predisporre per porre fine alla situazione di cui in premessa e, al contempo, affinché vi sia un'efficace prevenzione sul territorio torinese rispetto a rischi di tale gravità. (4-12660)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazione a risposta in Commissione:

UBALDO PAGANO e LACARRA. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

la Lacaita s.r.l., avente sede a Torricella (TA) e operante nel settore metalmeccanico, è una delle imprese che riserva gran parte delle sue lavorazioni in favore degli stabilimenti siderurgici dell'ex Ilva;

già nell'aprile di quest'anno, a fronte di una situazione di grave squilibrio eco-

nomico causata dai mancati pagamenti di fatture già scadute da parte di Acciaierie d'Italia, l'azienda aveva avviato le procedure per il licenziamento per 44 degli 87 dipendenti complessivi, sospendendole in seguito grazie a un accordo con le parti sociali per valutare opportunità alternative al licenziamento;

secondo quanto si apprende da organi di stampa, circa un mese fa l'azienda ha fatto richiesta di cassa integrazione straordinaria per circa 70 dipendenti, che però al momento non risulta ancora autorizzata ed erogata;

tale situazione si traduce, per questi dipendenti, nel non poter contare su alcuna copertura salariale, né da parte dell'azienda (che da lunedì 11 luglio 2022 ha fermato le attività all'interno del siderurgico tenendo forzatamente a casa tutti i lavoratori), né dagli ammortizzatori sociali —:

se i Ministri interrogati fossero a conoscenza della situazione rappresentata in premessa, già emersa nei mesi precedenti;

se intendano tempestivamente intraprendere iniziative volte a tutelare il posto di lavoro dei dipendenti della Lacaita, anche autorizzando quanto prima la cassa integrazione straordinaria richiesta;

se intendano, per quanto di competenza, intraprendere iniziative volte ad assicurare la celere liquidazione dei pagamenti dovuti e degli arretrati da parte di Acciaierie d'Italia in favore delle imprese dell'indotto. (5-08450)

Interrogazione a risposta scritta:

FASSINA. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

il 4 luglio 2022 i sindacati hanno firmato un accordo con la Swissport per il passaggio delle attività di *handling* ex Alitalia sull'aeroporto di Fiumicino, con effetto dal 15 luglio 2022;

il ramo di azienda *handling* Fiumicino si occupa dello svolgimento dei servizi di assistenza a terra aeroportuali a terzi;

l'accordo prevede che le parti convengono di salvaguardare i diritti retributivi acquisiti dai lavoratori del ramo di azienda ceduto e i diritti normativi garantiti dal Contratto collettivo nazionale di lavoro, garantendo integrale continuità e invarianza retributiva e dei relativi obblighi contributivi, ivi compresi l'inquadramento, la mansione e le voci retributive a carattere individuale e la previdenza complementare;

nell'accordo si precisa che l'acquisizione del personale verrà effettuata mediante la cessazione del precedente rapporto in capo all'amministrazione straordinaria e contestuale sottoscrizione di un nuovo contratto di lavoro con Swissport con pari livello di inquadramento e mansione rispetto a quello posseduto presso Alitalia;

le organizzazioni sindacali denunciano che, dopo la firma dell'accordo, numerosi lavoratori sul territorio romano e laziale sono ancora in attesa di ricevere risposte e garanzie. Sempre secondo le organizzazioni sindacali sarebbero circa 300 i lavoratori non ancora inseriti nel percorso di garanzie e salvaguardia previsto dall'accordo del 4 luglio 2022;

qualora al momento della sottoscrizione dell'intesa fosse stato chiaro che non tutti i lavoratori sarebbero stati riassorbiti, si sarebbe dovuto quanto meno aprire un confronto su meccanismi alternativi, come gli ammortizzatori sociali o gli incentivi; così non è stato e quindi c'è apprensione per eventuali esclusioni;

durante la pandemia, il comparto aereo ha assistito a una contrazione di oltre il 70 per cento del volume dei passeggeri su base annua, subendo più di altri comparti una dura crisi; assistendo oggi a una ripresa del settore, è responsabilità di tutti collaborare al rilancio di un settore cruciale per il tessuto sociale del territorio romano e laziale —:

quali iniziative intendano assumere, per quanto di competenza, al fine di veri-

ficare il rispetto puntuale dell'accordo sindacale con Swissport e, in particolare, dei criteri di assunzione del personale.

(4-12655)

* * *

TRANSIZIONE ECOLOGICA

Interrogazione a risposta in Commissione:

ZOLEZZI. — *Al Ministro della transizione ecologica, al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

nell'interrogazione del sottoscritto n. 5-04503 presentata nella XVII legislatura al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti venivano messi in evidenza aspetti critici ante 2015 relativi al ponte di San Benedetto Po (Mantova) e al progetto del suo rifacimento;

il ponte di 613 metri risale al 1966 è stato in carico ad Anas fino al 2010. I danni da piene e da cattiva gestione dei sedimenti avevano già reso pericolosa la struttura, ma il sisma del 2012 ha compromesso il ponte in maniera irreversibile; difatti il ponte è interdetto al traffico pesante. Con il progetto presentato dall'allora presidente della provincia di Mantova Pastacci a fine 2014 si intendeva costruire un nuovo ponte in alveo lasciando in sede i tratti in golena apparentemente non danneggiati. Il 20 febbraio 2017 la ditta Toto Spa, vincitrice dell'appalto, illustrò il progetto avveniristico a due campate che doveva consentire di interrompere il traffico sul ponte per soli 10 giorni e non 100 come con un progetto tradizionale e doveva essere concluso nel luglio 2019;

nell'agosto 2019 l'allora presidente della provincia Morselli dichiarò che i lavori sarebbero finiti nel giugno 2020. Con enormi difficoltà le arcate sono state assemblate in remoto e traslate in alveo fra il settembre 2021 e il maggio 2022. Dall'aprile 2021 era chiaro che sarebbe stato eseguito l'inter-

vento anche sulle porzioni di ponte in golena per renderle antisismiche e sicure e la provincia di Mantova indicò come non necessaria una nuova gara d'appalto;

recentemente è stata messa in dubbio la possibilità di non procedere con la gara per i lavori in golena e si è riscontrato un incremento dei costi previsti per la crisi bellica e pandemica. L'acciaio e la struttura del ponte in alveo proviene dalla acciaieria Azovstal di Mariupol che avrebbe dovuto fornire anche i restanti archi. La provincia di Mantova scriverà ad Anac per avere un supporto procedurale in merito alla necessità della gara. Anac era stata coinvolta dall'interrogante anche nel 2015, vista l'anomalia di una gara solo per una porzione del ponte e per varie criticità riscontrate;

nel consiglio comunale aperto a San Benedetto Po il 7 luglio 2022 la provincia ha informato della verosimile conclusione a febbraio 2023 di un *bypass* in assetto provvisorio del nuovo ponte con i tratti golenali;

con la risoluzione n. 7-00600 presentata dall'interrogante approvata in Commissione ambiente alla Camera in data 2 marzo 2022, fra l'altro è stato impegnato il Governo a nominare « uno o più commissari » per i ponti sul bacino del Po;

gli amministratori locali hanno espresso pareri favorevoli al commissariamento di quest'opera;

Confindustria Mantova ha stimato in 30 milioni di euro la perdita annua di prodotto interno lordo legata alla chiusura del ponte al traffico pesante;

la siccità del Po comporta un sovvertimento ambientale che mette a rischio la normale coesione territoriale (navigabilità dei fiumi per esempio) e l'integrazione antropica con l'ecosistema, per cui la conclusione dei lavori del ponte è ancor più urgente —:

se i Ministri interrogati intendano adottare le iniziative di competenza per procedere alla nomina di un commissario straordinario per concludere sollecitamente il ponte di San Benedetto Po;

se intendano intraprendere il percorso di riassegnazione ad Anas di questa infrastruttura come di tutti i ponti a scavalco sul Po, per il loro valore di coesione territoriale e per l'integrazione antropica sostenibile nell'area Mab Unesco del Po.

(5-08451)

Interrogazione a risposta scritta:

BRAGA. — *Al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

il dottor Stefano Laporta dal 15 luglio 2017 è presidente dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale nonché del Sistema nazionale per la protezione ambientale (Snpa), nonché presidente della Consulta degli esperti dell'ispettorato per la sicurezza nucleare;

l'ispettorato per la sicurezza nucleare e la radioprotezione (Isin) è oggi l'Autorità nazionale competente in materia. È stato istituito in ossequio alle direttive europee 2009/71/Euratom, 2011/70/Euratom, già modificate dalla direttiva 2014/87/Euratom, in base alle quali dette funzioni devono essere affidate ad un'autorità indipendente;

il ruolo di presidente della consulta degli esperti dell'ispettorato per la sicurezza nucleare ricoperto dal dottor Laporta era evidentemente motivato dal trasferimento di competenze dell'Ispra al costituendo Isin con riferimento alle funzioni di regolamentazione in materia di sicurezza nucleare e di radioprotezione;

dopo una prima fase transitoria avviata il 1° agosto del 2018, l'Isin è divenuto operativo e svolge le proprie funzioni in piena autonomia dal 1° gennaio 2019. Da tale data è infatti subentrato pienamente nei compiti e nelle funzioni attribuite al Cnen, all'Enea-Disp, all'Ispra e all'Agenzia per la sicurezza nucleare e previsti da tutte le altre disposizioni normative di settore vigenti in materia di sicurezza nucleare e radioprotezione ex decreto legislativo n. 45 del 2014;

si consideri, inoltre, che è vigente un accordo quadro di collaborazione tra Isin e

il Snpa, di cui il dottor Laporta ricopre attualmente l'incarico di presidente —:

se il Ministro interrogato ritenga opportuno, stanti le già menzionate caratteristiche di indipendenza dell'Isin, che il dottor Laporta, oltre alla presidenza dell'Ispra-Snpa, continui a ricoprire il ruolo di Presidente della Consulta degli esperti dell'Isin, con funzioni di coordinamento interno organizzativo della stessa. (4-12646)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazione a risposta scritta:

DIENI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

nel 2008 la dottoressa C.V.A. partecipa per la prima volta al concorso per un posto come ricercatrice all'Università degli Studi «Mediterranea» di Reggio Calabria;

sin da subito emergono alcune anomalie vengono infatti selezionate persone non idonee. L'aspirante ricercatrice presenta ricorso al Tar, vincendolo, ma nulla cambia;

la stessa cosa si ripete per 39 ricorsi successivi, tutti vinti senza conseguenze positive per la ricorrente;

la suddetta decide di rivolgersi alla procura della Repubblica reggina che, coordinando il Nucleo di polizia economico finanziaria di Reggio Calabria, conduce una corposa indagine nota con il nome «Magnifica»;

emerge una vera e propria associazione per delinquere sviluppatasi tra il 2014-2020 finalizzata alla commissione di delitti contro la pubblica amministrazione, tra cui concussione, corruzione, abuso d'ufficio, falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, peculato e turbata libertà del procedimento di scelta del contraente;

sia il vecchio rettore che il nuovo sono sottoposti a misura cautelare del divieto temporaneo all'esercizio del pubblico ufficio;

oltre a 52 indagati, è emessa ordinanza di applicazione di misura cautelare personale interdittiva nei confronti di sei professori ordinari e due dipendenti dell'area amministrativa dell'Ateneo;

quanto descritto denota una mancanza di senso delle istituzioni e rispetto nei confronti degli studenti, aspetti che emergono dallo Statuto dell'Università e che si palesano in occasione di due appuntamenti centrali per ogni Ateneo, l'elezione del rettore e la costituzione del Senato Accademico;

nel primo caso — il nuovo rettore è stato eletto il 18 luglio 2022 — l'articolo 17, comma 5 dello Statuto stabilisce che egli sia votato da tutte le componenti accademiche, ma solo professori e ricercatori a tempo indeterminato hanno un voto pieno, gli altri ponderato (articolo 17, comma 6);

ai sensi del comma 8 del suddetto articolo 17 « fino alla terza votazione di ballottaggio, il rettore deve avere più del 50 per cento dei voti dei professori e ricercatori votanti [...] » quindi personale tecnico-amministrativo e studenti entrano in gioco solo dalla quarta votazione di ballottaggio, rendendo così superfluo il loro voto, mentre un potere quasi assoluto è attribuito ai docenti e ricercatori, le principali categorie coinvolte nell'inchiesta sopradescritta;

nel caso della costituzione del Senato accademico, l'articolo 19, comma 6 stabilisce che « alle deliberazioni relative alle chiamate dei docenti o implicanti valutazioni sull'attività scientifica non partecipano le rappresentanze degli studenti (lettera c, comma 1) e del personale tecnico-amministrativo (lettera d, comma 1) »;

il Ministero dell'università e della ricerca ha fatto ricorso contro questo comma e nel 2012 il Tar di Reggio Calabria ha dichiarato illegittima la disposizione stabilita dallo stesso che esclude dal voto le rappresentanze sopraindicate;

con il varo della legge n. 240 del 2010 il potere disciplinare del Rettore verso docenti e ricercatori è aumentato, nella stessa misura in cui si è sensibilmente ridotta la soggezione disciplinare del medesimo per illeciti e violazioni dei codici di comportamento da lui commessi;

su questi ultimi *puncti prurientes* si è espressa Anac in sede di aggiornamento al Piano nazionale anticorruzione 2016 approvato con delibera n. 1208 del 22 novembre 2017 e il Ministero dell'università e della ricerca con atto di indirizzo del 14 maggio 2018, in recepimento delle prospettazioni Anac;

fatta salva la presunzione di innocenza degli indagati, l'inchiesta « Magnifica » e quanto descritto tratteggiano uno scenario desolante per l'Università « Mediterranea » e, quindi, per la città di Reggio e l'intero sistema calabrese —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto descritto e, nell'ottica di una maggiore democraticità nonché di una minore discrezionalità rettorale se intenda adottare iniziative normative volte alla modifica della legge n. 240 del 2010 al fine di superare le antinomie e le aporie esistenti, in nome della « buona amministrazione » e consentire di assecondare e attualizzare quell'esigenza di moralizzazione degli Atenei anche in conformità con il Piano nazionale anticorruzione sopracitato.

(4-12659)

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



18ALB0193910