

731.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO**INDICE**

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		Istruzione.	
Infrastrutture e mobilità sostenibili.			
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Pellicani	4-12669 27792	Suriano	4-12668 27793

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.

ATTI DI CONTROLLO**INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI**

Interrogazione a risposta scritta:

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

in data 23 luglio 2022 la nave da crociera a *Norwegian Gem*, ammiraglia da 94.000 tonnellate di stazza lorda e lunga quasi 300 metri, di proprietà di Norwegian Cruise Line (Ncl) si è fermata in rada, fuori del Lido di Venezia, evitando di attraccare in città, e facendo arrivare i passeggeri in centro storico mediante trasbordo su navette che li hanno riportati a bordo dopo poche ore;

si tratta di una novità assoluta nel traffico crocieristico lagunare che ha consentito a 1.500 turisti di effettuare uno scalo giornaliero a Venezia aggirando i divieti che dal 1° agosto 2021 impediscono alle navi sopra le 25 mila tonnellate di arrivare in Marittima via San Marco e Giudecca, potendo solo accedere per altre vie alle banchine di Marghera;

secondo quanto riportato da notizie di stampa, è stata la stessa Ncl a chiedere e ottenere dalle autorità veneziane e dalla società Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) l'autorizzazione per poter organizzare questo servizio di navetta. La nave che, dopo i limiti a San Marco, non fa più scalo a Venezia, ma li effettua invece a Trieste e Ravenna, era solo in transito a Venezia e non necessitava di rifornimenti o altri servizi tipo degli *home port*;

la richiesta di autorizzazione è stata accolta dalla Capitaneria di porto e resa operativa concretamente da Vtp che ha appunto messo a disposizione della compagnia i «lancioni» e gli operatori necessari al trasbordo, che hanno fatto la spola tra la nave, in rada fuori della

bocca di porto del Lido, e Riva Sette Martiri;

si tratta di una soluzione per le crociere che a tutti gli effetti bypassa i limiti imposti con il decreto-legge n. 103 del 2021 che, tra le altre cose, ha vietato il transito nel bacino di San Marco, nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca alle grandi navi aventi almeno una delle seguenti caratteristiche: stazza lorda superiore a 25.000 GT (*gross tonnage*), lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri, *air draft* superiore a 35 metri (con esclusione delle navi a propulsione mista velamotore), impiego di combustibile in manovra che produce emissioni inquinanti (con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1 per cento);

si rammenta che, con tale decreto, si è scelto di procedere nella ricerca di una soluzione capace di rispondere al contempo a due esigenze insopprimibili: da un lato l'esigenza di salvaguardare una città che è patrimonio insostituibile dei veneziani, di tutto il Paese e dell'intera umanità; dall'altro l'esigenza di salvaguardare la portualità veneziana, che è parte insopprimibile della storia e dell'identità della città di Venezia ma anche dell'intero sistema portuale italiano;

Venezia ha necessità di una nuova stagione nel segno della sostenibilità, nella consapevolezza che, in prospettiva, sarà necessario definire navi a misura di Venezia ovvero crociere con caratteristiche sostenibili con l'ambiente lagunare, in grado di offrire un futuro diverso alla crocieristica che deve necessariamente restare a Venezia con il suo *home port*;

si ritiene che lo sbarco per sole poche ore di migliaia di turisti, alimentando il turismo «mordi e fuggi», non sia il modello di turismo sostenibile per Venezia da perseguire —:

se siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se ritengano che la nuova modalità di sbarco dei passeggeri delle navi da crociera esposto in premessa sia consona rispetto ai criteri di sicurezza della navigazione;

se ritengano che tale modalità di sbarco, ove utilizzata ordinariamente da tutte le navi da crociera in transito, sia idonea a tutelare il sistema lagunare veneziano, in ragione anche di un potenziale aumento del moto ondoso causato dal traffico delle navette. (4-12669)

* * *

ISTRUZIONE

Interrogazione a risposta scritta:

SURIANO e EHM. — *Al Ministro dell'istruzione.* — Per sapere — premesso che:

la scuola Vespucci-Capuana-Pirandello nella città di Catania svolge da molti anni un prezioso lavoro educativo in un contesto sociale segnato da un grave disagio;

l'attuale dirigente scolastico è arrivata alla guida della scuola nel 2019, dopo un'esperienza all'istituto comprensivo Salvo Basso di Scordia segnata da gravi conflitti con i docenti, le famiglie e il territorio;

l'esperienza nell'istituto attuale sembrerebbe anch'essa contrassegnata da un'elevata conflittualità con tutte le componenti della scuola e in particolare con i docenti;

secondo alcune segnalazioni inviate all'Usr, sembrerebbe che si siano verificate continue dimissioni di docenti, anche di quelli da lungo tempo impegnati in incarichi di responsabilità;

molti importanti obblighi d'ufficio sembrerebbero non essere stati correttamente affrontati: la contrattazione d'istituto, l'elaborazione dei dati relativi all'organico di diritto e all'organico di fatto per i posti comuni, per il sostegno e per il personale

Ata, le relazioni sugli organici e tutti i decreti relativi alle graduatorie d'istituto;

nello stesso anno scolastico, tutta la fase più acuta della pandemia è stata segnata da comportamenti che hanno suscitato allarme, testimoniato da articoli sulla stampa locale;

in seguito a tutto ciò, il primo collaboratore e la precedente seconda collaboratrice, si sono dimessi alla fine di agosto 2020;

il 9 settembre 2020, durante una lunga riunione del collegio dei docenti, la dirigente ha presentato una proposta relativa all'individuazione delle aree delle funzioni strumentali, non consentendo alcun intervento per presentare proposte alternative alla sua. In seguito a quanto avvenuto 41 docenti hanno richiesto la convocazione urgente di un altro collegio;

i docenti avrebbero comunicato più volte agli organi competenti la situazione di forte disagio che si era creata all'interno dell'istituto; in particolare, la mancanza di rispetto per le competenze degli organi collegiali e la tensione di tutto il personale;

il 29 ottobre 2020, un insegnante, collaboratore storico della dirigenza, si vedeva notificare, senza previa contestazione, un provvedimento disciplinare. In segno di solidarietà e stima nei confronti del collega, si dimettevano dai loro incarichi 37 docenti;

la situazione sembrerebbe degenerata ulteriormente: a dicembre 2020, dopo quasi 4 mesi dall'entrata in vigore dell'orario definitivo, viene stravolto l'orario della scuola secondaria e viene profondamente modificata l'assegnazione dei docenti alle classi non tenendo in alcun conto le prerogative degli organi collegiali: non vengono convocati e non si tiene conto del criterio della continuità che il Consiglio d'istituto aveva votato come prioritario;

con nota n. 1358 del 7 aprile 2021, la dirigente scolastica ha comunicato che la presidenza, l'ufficio del Dsga e tutti gli uffici di segreteria sarebbero stati spostati nella succursale di via Etnea a decorrere da quella stessa data, senza alcun preavviso e senza alcuna deliberazione del Collegio dei docenti e del Consiglio d'istituto. Inoltre, nessuna comunicazione sarebbe stata inviata all'Usr di Palermo e all'At di Catania;

il 2 maggio 2022, il vicepresidente e la seconda collaboratrice si sono dimessi dai loro incarichi —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di tutti i fatti esposti in premessa e di quali elementi disponga al riguardo;

quali iniziative di competenza urgenti si intendano mettere in atto per garantire alla scuola la necessaria serenità che le permetta di svolgere i propri compiti istituzionali. (4-12668)

