

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVIII LEGISLATURA —

Giovedì 20 maggio 2021

alle ore 9,30

329^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Discussione dei disegni di legge:

1. Deputato Maria Chiara GADDA ed altri. - Disposizioni per la tutela, lo sviluppo e la competitività della produzione agricola, agroalimentare e dell'acquacoltura con metodo biologico (*approvato dalla Camera dei deputati*) - Relatore TARICCO (*Relazione orale*) **(988)**

2. Deputato IEZZI ed altri. - Distacco dei comuni di Montecopiolo e Sassofeltrio dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione (*approvato dalla Camera dei deputati*) **(1144)**

- BARBONI ed altri. - Distacco dei comuni di Montecopiolo e Sassofeltrio dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione **(720)**

- CROATTI. - Distacco dei comuni di Montecopiolo e Sassofeltrio dalla regione Marche e loro aggregazione alla regione Emilia-Romagna, nell'ambito della provincia di Rimini, ai sensi dell'articolo 132, secondo comma, della Costituzione (959)

- *Relatore* GRASSI

II. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (*testi allegati*) (*alle ore 15*)

INTERROGAZIONE SUL SOSTEGNO ALLE PRATICHE DI ALLEVAMENTO CHE FAVORISCONO IL BENESSERE ANIMALE

(3-02527) (19 maggio 2021) (*Già* 4-02948) (20 febbraio 2020)

UNTERBERGER, DE PETRIS, RIZZOTTI - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

il 28 gennaio 2020, facendo seguito a quanto già annunciato nell'ottobre precedente, il Ministro francese dell'agricoltura, Didier Guillaume, ha presentato il piano di governo per la protezione e il miglioramento del benessere animale;

tra le 15 misure annunciate dal Ministro, le più incisive riguardano senz'altro l'abolizione, entro la fine del 2021, di due pratiche del tutto inaccettabili dal punto di vista della protezione animale, quelle cioè della triturazione dei pulcini maschi ("*culling*") e della castrazione senza narcosi dei suinetti, ancora ampiamente diffuse anche negli allevamenti italiani;

il piano lanciato a Parigi dal ministro Guillaume è il risultato dell'impegno assunto insieme al Ministro tedesco dell'alimentazione e dell'agricoltura, Julia Klockner, prima a Tolosa e poi a Berlino, per rispondere alle proteste dei consumatori e delle associazioni di protezione animale entro il 2021;

l'iniziativa intrapresa testimonia la crescente preoccupazione e, quindi, la necessità di un concreto impegno politico in favore della protezione animale, promuovendo forme di allevamento responsabili e rispettose del benessere e della vita animale;

in occasione dell'incontro di Berlino, i due Ministri hanno formalizzato un vero e proprio partenariato bilaterale, con il quale hanno impegnato i rispettivi Paesi a sviluppare, nell'arco del biennio 2020-2021, un quadro di interventi volti alla definitiva abolizione della cruenta pratica della triturazione dei pulcini maschi, mediante la condivisione di conoscenze scientifiche e la messa in opera di metodi alternativi (e prenatali), che consentano ai produttori di determinare preventivamente il sesso dei pulcini;

i Ministri hanno, infine, invitato la Commissione europea a sostenere tale approccio innovativo, nonché gli Stati membri dell'Unione europea a prendere parte all'iniziativa, eventualmente associandosi al partenariato franco-tedesco,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo, considerato che l'Italia dovrebbe essere, al pari degli altri Paesi europei, in prima linea nella battaglia al sostegno del benessere animale, non ritengano utile associarsi all'iniziativa intrapresa dai Ministri francese e tedesca per la definitiva abolizione della pratica, condividendo la ricerca e l'implementazione di strumenti alternativi e sostenibili, o quali siano, in caso contrario, le misure che intendono porre in essere per mettere fine a questa cruenta pratica, ancora ampiamente diffusa nell'industria italiana dell'allevamento.

**INTERROGAZIONE SUI CRITERI DI RIPARTO DEL FONDO
EUROPEO AGRICOLO PER LO SVILUPPO RURALE (FEASR)
PER GLI ANNI 2021 E 2022**

(3-02529) (19 maggio 2021) (Già 4-05470) (18 maggio 2021)

FARAONE - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

con nota del 23 marzo 2021, n. 0137532, trasmessa dal Ministro in indirizzo alla segreteria della Conferenza Stato-Regioni, al fine di acquisire l'intesa ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è stata avanzata la proposta di ripartizione dei fondi assegnati all'Italia nel settore dello sviluppo rurale (fondo FEASR) per gli anni 2021 e 2022, periodo transitorio determinato dallo slittamento della programmazione 2021-2027, che sarà avviata a partire dal 2023, a causa della pandemia in corso;

in particolare, si propone di cambiare i criteri di ripartizione del FEASR per gli anni 2021-2022, passando quindi dai criteri "storici", ai criteri "oggettivi", in quanto criteri in grado di allocare le risorse in maniera equa, paragonati all'applicazione delle risorse assegnate per il *de minimis*;

la nuova ripartizione proposta, a ben vedere, avrebbe un impatto economico deleterio nei confronti in particolare delle regioni del Sud (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia) e dell'Umbria, con una perdita finanziaria che ammonterebbe a 407.407.433 euro, secondo quanto sostenuto dagli assessori regionali delle Regioni in questione in una lettera indirizzata al Ministro, nonché dalla risoluzione votata dall'Assemblea regionale siciliana (ARS) sul tema;

come riportato anche dalle fonti di stampa, sebbene il Ministro in indirizzo abbia ribadito in audizione di fronte alla Commissione attività produttive dell'ARS, che le riduzioni di fondi saranno minori rispetto alle cifre tuttora in circolazione sui mezzi di informazione, sarà il Consiglio dei ministri a decidere sulla questione relativa all'adozione dei nuovi criteri, a causa del mancato accordo tra le Regioni,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non reputi opportuno adottare le più appropriate iniziative al fine di mantenere invariati i criteri di riparto del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) per gli anni 2021 e 2022, consentendo un'equa ripartizione delle risorse volte a colmare il divario tra le aree economiche più evolute e quelle più marginali del Paese.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER FAVORIRE LA COMPENSAZIONE E L'ASSICURAZIONE CONTRO I DANNI ATMOSFERICI ALL'AGRICOLTURA

(3-02512) (12 maggio 2021)

COLLINA, MALPEZZI, TARICCO - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* - Premesso che:

tra la seconda metà di marzo e la prima metà di aprile 2021, l'intero territorio nazionale è stato colpito duramente da gelate tardive, che hanno causato ingenti danni alla produzione agricola, stimati nei casi più gravi tra il 50 e il 75 per cento; le calamità naturali che colpiscono le produzioni agricole si ripetono ormai con cadenza periodica, provocando pesanti ricadute sulla redditività di numerose aziende agricole e sulle finanze pubbliche in ragione degli interventi di ristoro necessari alla ripresa delle attività colpite;

il fondo di solidarietà nazionale (FSN) di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, ha l'obiettivo di promuovere interventi di prevenzione dei danni alle produzioni agricole e zootecniche, alle strutture aziendali, agli animali e agli impianti produttivi causati da calamità naturali ed eventi atmosferici di portata eccezionale. Il FSN interviene per incentivare per le aziende agricole la stipula di contratti assicurativi e prevede, nel rispetto della normativa UE sugli aiuti di Stato, interventi compensativi *ex post* in favore delle imprese agricole colpite dalle avversità atmosferiche in caso di danni a produzioni, strutture e impianti non ricompresi nel piano assicurativo annuale, ed interventi di ripristino delle infrastrutture connesse all'attività agricola. Al fine di favorire la piena copertura assicurativa dai rischi climatici, in base agli articoli 2 e 2-bis, lo Stato concede agli imprenditori agricoli contributi sui premi assicurativi e sulle quote di adesione a fondi di mutualizzazione, che in alcuni casi possono arrivare al 70 per cento della spesa sostenuta. La sottoscrizione delle polizze assicurative è prevista su base volontaria e può avvenire in forma individuale o collettiva. La determinazione dei valori assicurabili con le polizze agevolate sono stabiliti sulla base di rilevazioni almeno triennali dell'ISMEA;

lo Stato ha destinato, nel periodo 2015-2020, risorse pari a complessivi 1,3 miliardi di euro, cui si aggiungono ulteriori stanziamenti previsti per il biennio 2021-2022, per la concessione di contributi sui premi assicurativi, al fine di prevenire le pesanti perdite di reddito da parte delle imprese agricole e zootecniche in caso di calamità naturali. La diffusione delle coperture assicurative agevolate nel settore agricolo, nonostante gli strumenti e le risorse a disposizione, non ha tuttavia ancora raggiunto livelli accettabili, determinando uno stato di crisi del settore ogni qualvolta si verifichi un evento climatico avverso. Il mercato assicurativo agevolato riguarda circa il 10 per cento della superficie agricola utilizzata (SAU)

ed è caratterizzato da un'elevata concentrazione dei rischi assicurati su poche colture e da una dislocazione territoriale molto circoscritta in alcune aree del Paese; secondo il rapporto sulla gestione del rischio in agricoltura, realizzato da ISMEA, sulla base dei dati aggiornati al 2019, dopo un picco di 82.254 aziende assicurate nel 2014, tale valore è sceso a 58.905 nel 2017 per attestarsi a 63.651 aziende nel 2019. Secondo il rapporto, in quegli anni è cresciuto il totale delle superfici assicurate, superando i 1,2 milioni di ettari nel 2019 con una crescita del 10,3 per cento rispetto al 2018 e una netta prevalenza, l'81,4 per cento del totale, del Nord Italia;

le ragioni della scarsa diffusione delle coperture assicurative sui rischi delle catastrofi in agricoltura risultano fortemente condizionate da due fattori: a) la difficoltà delle compagnie di assicurazione a piazzare tali rischi presso le compagnie di riassicurazione internazionali; b) l'esistenza di importanti distretti produttivi, in particolare nel Centro-Sud, che non fanno ricorso alle assicurazioni agricole agevolate;

le esperienze degli ultimi 20 anni hanno dimostrato la scarsa efficacia dello strumento di intervento *ex post* del FSN. La diffusa mancata copertura assicurativa da rischi da catastrofi nel settore agricolo costringe, di volta in volta, il Governo a periodici stanziamenti di risorse aggiuntive del FSN per far fronte, in deroga alla normativa vigente, ai danni subiti dalle aziende agricole non assicurate, con oneri a carico del bilancio pubblico nell'ordine di centinaia di milioni di euro all'anno;

i mutamenti climatici in atto sono destinati ad accentuarsi nei prossimi anni con fenomeni di natura eccezionale sempre più frequenti. A fronte di tale scenario, unitamente al fenomeno di anti selezione del rischio, emerge il rischio di forti criticità in termini di sostenibilità tecnica del settore delle assicurazioni agricole e delle finanze pubbliche;

un maggiore coinvolgimento delle aziende agricole nella stipula delle polizze assicurative o nell'impegno in fondi mutualistici rappresenta, pertanto, un obiettivo fondamentale per il Paese, necessario a garantire la capacità dell'intero settore di reagire alle condizioni avverse e a godere in pieno dei benefici previsti dalla normativa vigente;

nel corso dell'ultimo decennio, la PAC ha dato notevole attenzione al tema della gestione del rischio nel settore agricolo, a tutela degli agricoltori e del sistema produttivo agricolo della UE. Nella programmazione relativa al periodo 2021-2027, per garantire la redditività del settore, è stato previsto un rafforzamento delle misure di gestione del rischio con fondi a disposizione degli Stati membri per favorire l'accesso degli imprenditori agricoli a contributi finanziari per il pagamento dei premi di assicurazione e per l'adesione a fondi di mutualizzazione, si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sui fatti esposti e quali iniziative specifiche intenda assumere al fine di incrementare progressivamente in tutto il territorio nazionale la superficie e il numero delle imprese agricole che si avvalgono di polizze assicurative agevolate o di fondi mutualistici a copertura dei rischi da catastrofi in agricoltura, ivi compresi quelli non inseriti nei piani assicurativi di cui al decreto legislativo n. 102 del 2004, anche valutando la possibilità di un quadro normativo che preveda formule parzialmente obbligatorie ed in forma combinata tra i due strumenti;

se non ritenga necessario, al fine di sostenere il settore agricolo, innalzare almeno fino all'80 per cento il contributo pubblico a copertura della spesa sostenuta delle imprese agricole per la stipula di polizze assicurative contro i rischi da calamità naturali e se intenda incrementare lo stanziamento di risorse del FSN utilizzando anche le risorse della PAC relative al periodo 2021-2027;

se non ritenga necessario adottare ogni iniziativa utile al fine di rafforzare e promuovere i fondi mutualistici in grado di compensare finanziariamente gli agricoltori e gli allevatori per le perdite derivanti da malattie o da un fenomeno specifico di inquinamento, contaminazione o degrado della qualità dell'ambiente connesso a un determinato evento di portata geografica limitata;

se non ritenga urgente, per far fronte ai danni alle produzioni agricole dovuti agli eventi meteorologici avversi, prevedere in ogni caso un adeguato stanziamento di risorse in favore delle aziende che hanno subito danni alle produzioni, includendo negli aiuti anche le non assicurate.

INTERROGAZIONE SULLE ATTUALI CRITICITÀ DELLA RETE AUTOSTRADALE DELLA LIGURIA

(3-02528) (19 maggio 2021) (*Già* 4-05458) (13 maggio 2021)

LA RUSSA, CIRIANI - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*
- Premesso che:

nella giornata del 12 maggio si è assistito a un breve *sit in* da parte di alcuni consiglieri comunali di Chiavari presso l'uscita del casello del medesimo comune;

il loro disappunto riguarda l'improvvisa chiusura della tratta autostradale che sta causando pesantissime ripercussioni sul traffico cittadino e sulla prospettiva di ripartenza economico-turistica dei nostri comuni;

in data 26 novembre 2019 gli stessi consiglieri chiedevano agli organi di polizia di verificare l'avvenuta effettuazione delle verifiche statiche e di monitoraggio dei viadotti, nonostante le ispezioni e le verifiche siano di esclusiva pertinenza del concessionario e del Ministero;

a peggiorare la situazione si aggiunge la chiusura immediata ai tir oltre le 3,5 tonnellate per il viadotto valle Ragone sull'autostrada A12, tra i caselli di Lavagna e Sestri Levante, in entrambe le direzioni, per interventi urgenti dovute alla necessità di adeguarsi alla normativa sui carichi. Il provvedimento provocherà, come è prevedibile, un aggravamento delle condizioni del traffico sulla viabilità ordinaria, in particolare sulla via Aurelia;

con l'atto di sindacato ispettivo 4-03777, pubblicato il 7 luglio 2020, nella seduta n. 236, il primo firmatario evidenziava la drammatica situazione in cui versa l'intera rete autostradale ligure ed i conseguenti disagi cui sono sottoposti i residenti ed i turisti. Si sottolineava come la persistente situazione generi una crescente difficoltà di spostamento quotidiano, sia per recarsi a lavoro, sia per il trasporto delle merci, sia per quanti volessero raggiungere le molteplici località di villeggiatura dell'area. Da non trascurare i rischi che corrono quanti sono costretti a percorrere le autostrade di Liguria, già di per sé caratterizzate da carreggiate strette e innumerevoli curve: rischi oggi amplificati dai numerosi scambi di carreggiata presenti;

al suddetto atto ad oggi non è arrivata nessuna risposta da parte del Ministro in indirizzo;

nella seduta dell'Assemblea del 23 luglio 2020, n. 244, dedicata alle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento, lo stesso primo firmatario sottolineava che la situazione delle autostrade è diventata drammatica: c'è un'interruzione continua, si viaggia a una sola corsia con code chilometriche e tempi di percorrenza impossibili. Come se ciò non bastasse, si è pure aggravata la situazione, perché non vengono fatti i lavori sull'unica strada

alternativa, la via Aurelia, dove piccole frane non vengono riparate da mesi e altri lentissimi lavori in corso rimangono a bloccare o a rendere assai difficoltosa anche la circolazione;

si ritiene gravissimo ed irresponsabile da parte di Autostrade prevedere la paralisi del traffico cittadino senza preventivamente coordinarsi su *timing* e modalità con i comuni interessati sui cui si riversano inevitabilmente i disagi, poiché impossibilitati ad organizzarsi preventivamente;

si evidenzia anche l'importanza logistica della regione Liguria e della sua rete portuale, per tutto il "sistema Paese", *in primis* per le tante aziende del nord ovest italiano;

la stagione estiva è di vitale importanza per l'economia regionale, ed è già partita in ritardo e con molteplici problematiche dovute agli adeguamenti cui debbono attenersi gli operatori per garantire la sicurezza sanitaria,

si chiede di sapere con quali modalità ed entro quale termine il Ministro in indirizzo intenda intervenire al fine di risolvere rapidamente gli attuali disagi, garantendo il diritto costituzionale alla mobilità e la sicurezza della rete ed assicurando il necessario supporto economico per l'importante pregiudizio a danno dei cittadini e delle aziende che, in ragione della drammatica situazione in cui sono loro malgrado costretti, si trovano nell'impossibilità di operare, specie nel periodo in cui si concentra l'afflusso turistico decisivo per l'economia della regione.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DEI PROGETTI DI ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA E SULLA COSTRUZIONE DI UN PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

(3-02531) (19 maggio 2021)

BERNINI, MALAN, MALLEGGNI, BARACHINI, BARBONI, PAROLI, PEROSINO, RIZZOTTI, TIRABOSCHI - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* - Premesso che:

lo sviluppo infrastrutturale è fondamentale per la crescita dell'Italia, per attivare e attirare investimenti in tutti i settori dell'economia, con importanti effetti diretti anche sul numero degli occupati;

la competitività del Paese è strettamente legata al potenziamento e alla riqualificazione del sistema infrastrutturale ferroviario, viario, portuale e aeroportuale, nonché allo sviluppo delle grandi reti di trasporto, integrate con i corridoi multimodali nazionali ed europei;

molte sono le opere infrastrutturali che rispondono ad un piano strategico già condiviso con l'Unione europea, e i cui lavori possono avere inizio o proseguire nel brevissimo termine;

ammontano a circa 62 miliardi di euro gli interventi sulle infrastrutture, sulla mobilità e sulla logistica sostenibili contenuti nel PNRR di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, 47 miliardi di euro in più rispetto alle risorse previste a legislazione vigente;

i progetti vengono finanziati per 41 miliardi con le risorse europee del programma "Next generation EU" (40,7 miliardi) e con quelle del "React EU" (313 milioni), cui si aggiungono risorse nazionali per quasi 21 miliardi di euro, di cui 10,6 dal fondo complementare e 10,3 miliardi dallo scostamento di bilancio;

i fondi nazionali perseguono i medesimi obiettivi di quelli europei, ma in alcuni casi finanziano progetti che non possono concludersi entro il 2026 quali l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria per la quale sono previsti oltre 11 miliardi di euro e la Brescia-Vicenza-Padova con 4,6 miliardi, sui complessivi 25 miliardi previsti per questo tipo di linee ferroviarie;

oltre a ciò, le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri relativo agli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento ed ora è possibile accelerare la realizzazione di 58 opere attese da molto tempo;

il Ministro ha altresì trasmesso alle Camere la relazione finale del gruppo di lavoro tecnico che contiene diverse valutazioni sugli sviluppi del progetto del sistema di attraversamento stabile dello stretto di Messina;

il Ministro in un'intervista al quotidiano "La Stampa" del 12 maggio ha affermato sulla TAV Torino-Lione: "L'opera è in esecuzione, sulla tratta europea c'è un accordo definito e approvato dal Parlamento. Sulla tratta nazionale serve la progettazione e il dibattito pubblico, così da ragionare sul tracciato e sulle opere compensative, coinvolgendo i cittadini";

le linee guida e gli indirizzi sono già stati definiti a partire dal 2006 dall'osservatorio della Torino-Lione, con il coinvolgimento dei sindaci dei territori interessati all'opera, e ulteriori consultazioni e ritardi potrebbero far perdere i fondi europei assegnati all'epoca,

si chiede di sapere:

quale sia la valutazione del Ministro in indirizzo sulle conclusioni del gruppo di lavoro sull'attraversamento dello stretto di Messina, sulla volontà di realizzare il ponte e sui tempi di realizzazione;

quale sia la sua reale intenzione sulla linea Torino-Lione, posto che il progetto è stato deciso dal Governo e dal Parlamento e già condiviso dai territori, e quindi se non si intenda nominare un commissario per accelerare le procedure per il compimento dell'opera, anche per non perdere i fondi europei a tal scopo destinati;

se ci sia una stima dei tempi necessari al completamento degli altri progetti sulle linee ad alta velocità e alta capacità, oltre a quelli citati, quali Liguria-Alpi, Palermo-Catania-Messina, Napoli-Bari, Verona-Brennero, Roma-Pescara, Orte-Falconara, Taranto-Battipaglia.

INTERROGAZIONE SULLA PROGRAMMAZIONE DELL'ATTIVITÀ DI SORVEGLIANZA ED ISPEZIONE DEI VIADOTTI AUTOSTRADALI

(3-02530) (19 maggio 2021)

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI, BRUZZONE - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili* - Premesso che:

nell'aprile 2020 sono state emanate le linee guida del Consiglio superiore dei lavori pubblici in materia di sorveglianza di ponti e viadotti, che costituiscono il riferimento per l'adozione, da parte di ANAS e dei concessionari autostradali, delle azioni da porre in essere in ordine all'approfondimento e alla frequenza delle ispezioni, alla programmazione temporale degli interventi, nonché agli eventuali provvedimenti di limitazione del traffico;

i ritardi burocratici incidono notevolmente sulla programmazione e sull'esecuzione degli interventi di manutenzione obbligatoria a cui devono essere sottoposti i viadotti in base ai parametri stabiliti dalle linee guida;

le ispezioni da parte del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili possono determinare la chiusura immediata di intere tratte autostradali che presentano delle criticità a causa dei ritardi nella manutenzione;

un meccanismo siffatto può creare delle vere e proprie distorsioni, con l'adozione improvvisa di provvedimenti di limitazione del traffico in seguito a sopralluoghi da parte del personale del Ministero e di ASPI, creando disagio per tutti gli operatori, cittadini e imprese;

tale situazione si è verificata, ad esempio, lo scorso 11 maggio quando è stata disposta la chiusura immediata al transito dei mezzi con massa superiore alle 3,5 tonnellate nel viadotto valle Ragone sulla autostrada A12, tra i caselli di Lavagna e Sestri Levante in entrambe le direzioni;

tale chiusura è stata disposta in seguito ad ispezioni, avvenute all'alba, da parte del personale del Ministero;

i sindaci dell'area avevano più volte segnalato ad Autostrade per l'Italia la necessità di un controllo dell'area relativa al viadotto di valle Ragone, da ultimo nel febbraio 2021, a queste sollecitazioni la società ha risposto ribadendo l'effettuazione delle verifiche trimestrali d'ordinanza;

a tre anni dalla tragedia del ponte Morandi non esiste ancora un piano che garantisca la compatibilità tra gli interventi di messa in sicurezza delle opere e le esigenze di imprese e cittadini;

queste misure di blocco improvviso penalizzano soprattutto i trasporti cosiddetti eccezionali, creando gravissimi danni economici a tutti gli operatori del settore;

tale situazione rischia di sfavorire anche tutti i cittadini e le imprese che usufruiscono del trasporto su gomma, causando code e rallentamenti dovuti allo spostamento obbligato dei mezzi pesanti sulla viabilità ordinaria,

si chiede di sapere quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per modificare questo meccanismo distorsivo di chiusure improvvise di autostrade importanti, chiarendo anche il criterio in base al quale sono scelte le arterie oggetto di ispezione, al fine di garantire una compatibilità tra gli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture e l'esercizio di tutte le attività economiche, compresa quella dei trasporti eccezionali.

INTERROGAZIONE SULLE PROCEDURE DI RECLUTAMENTO DI PERSONALE PER IL SETTORE DELLA CULTURA

(3-02532) (19 maggio 2021)

CORRADO - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

la gestione del personale in seno al Ministero della cultura è, da tempo, un punto molto dolente. Tagliata la pianta organica da circa 25.000 a circa 19.000 unità, stante la combinazione di pensionamenti massivi e blocco del *turnover*, restano in servizio effettivo poco più di 12.000 dipendenti, con lacune gravissime in tutti i ruoli. I concorsi, *ex* articolo 97 della Costituzione, sono rarissimi e l'amministrazione "creativa" vigente al Collegio Romano sembra, a giudizio dell'interrogante, capace solo di architettare selezioni che ignorano titoli, esperienze e meriti per basarsi invece su criteri opinabili;

limitatamente alle procedure in atto, il concorso bandito nel 2019 per 1.052 posti di addetti alla fruizione accoglienza e vigilanza (AFAV) è fermo da quasi due anni. Svolta *ante* emergenza COVID la preselezione degli oltre 200.000 candidati e pubblicati gli esiti, gli 8.414 potenziali interessati (alla prova scritta saranno infatti ammessi fino ad otto volte il numero dei posti messi a bando), non sanno quando si svolgerà lo scritto (per accelerare, invece che in modalità decentrata, si potrebbe pensare di tenerlo a Roma in simultanea), né sanno se, superato quello, saranno chiamati a sostenere la prova orale come previsto nel bando. A quest'ultima si potrebbe rinunciare, in tempo di pandemia, tanto più che la conoscenza di CAD e ITC e la padronanza della lingua inglese saranno accertate nello scritto, e soprattutto in considerazione della drammatica carenza di personale del Ministero;

la selezione indetta, invece, il 29 dicembre 2020 per le collaborazioni a contratto con le Soprintendenze ABAP, *ex* art. 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001 di 500 professionisti (archeologi, architetti, storici dell'arte, ingegneri, assistenti di cantiere e tecnici contabili) tocca, a parere dell'interrogante, vertici di scorrettezza senza precedenti; anomalie si rinvengono già nell'avviso di selezione, poi nelle liste provvisorie dei vincitori e degli idonei ricavate dalle 2.138 istanze pervenute, nella comunicazione che procrastina l'ostensione degli atti per i moltissimi presunti non idonei, che hanno fatto istanza, nella mancata richiesta del *curriculum*, nella ripartizione dei punteggi e altro,

si chiede di sapere:

a proposito del concorso per 1.052 AFAV, se il Ministro in indirizzo sia in grado di indicare una data certa per lo svolgimento della prova scritta, confermare o meno la prova orale e illustrare un cronoprogramma ragionevolmente preciso in ordine alla tempistica dell'intera procedura;

a proposito della selezione dei 500 collaboratori delle Soprintendenze ABAP, se il Ministro non ravvisi l'opportunità di un'immediata sospensione e revoca di detta

selezione, nonché la necessità del contestuale avvio di una più rapida, coerente ed economicamente vantaggiosa procedura di internalizzazione delle figure professionali dipendenti della società *in house* ALES S.p.A., posto che dette risorse risulterebbero già al servizio del bene pubblico (si veda la circolare n. 137 del 26 aprile 2021 DG Organizzazione), ma sotto il giogo dell'interesse privatistico.

INTERROGAZIONE SULLE PROSSIME INIZIATIVE IN MATERIA DI VINCOLI E DI ORGANIZZAZIONE NELLA TUTELA DEI BENI CULTURALI

(3-02533) (19 maggio 2021)

MONTEVECCHI, DE LUCIA, RUSSO, VANIN, CASTELLONE - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

sono stati apprezzati gli sforzi sostenuti durante l'emergenza pandemica per sostenere i lavoratori del settore della cultura, nonostante talune criticità emerse in merito al sistema del *welfare* e alla mancanza di chiarezza di talune norme emergenziali sulla natura contributiva di alcuni sostegni, poi risolte anche con un intervento dell'Agenzia delle entrate;

il piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) dell'attuale Governo destina alla cultura 4,275 miliardi di euro, a cui si sommano 1,460 miliardi di euro del fondo complementare per la realizzazione del "piano strategico grandi attrattori culturali", finalizzato al finanziamento di 14 interventi specifici, a fronte invece di un patrimonio diffuso;

le azioni di tutela del patrimonio culturale e ambientale risiedono tra i principi fondamentali della nostra carta costituzionale e il loro perseguimento è prioritario rispetto ad ogni altro interesse;

considerato che:

rispetto al totale degli investimenti, la spesa destinata alla cultura è di solo circa il 3 per cento del totale e risulta essere incentrata più a promuovere "l'attrattività dei luoghi" più che a porre le basi per lo sviluppo di un nuovo paradigma culturale basato sul benessere del pianeta e delle persone, come ribadito in più consessi internazionali e nel "nuovo Bauhaus" europeo;

il tema della tutela del patrimonio culturale è legato alla sua effettività: in questo senso, occorrerebbe quindi riflettere sulla quantità di mezzi finanziari introdotti e sui risultati attesi; sulle attività di pianificazione e manutenzione programmata, preventiva ordinaria e straordinaria; sulle attività di mappatura; sull'adeguatezza dei contratti applicati ai professionisti dei beni e delle attività culturali e dell'organigramma ministeriale e periferico;

la logica emergenziale che guida gli interventi sul patrimonio culturale è quella che erroneamente, a giudizio degli interroganti, vede il momento "autorizzatorio" come un ostacolo alla realizzazione degli interventi, mettendo a rischio la conservazione del patrimonio artistico e del paesaggio;

anche in riferimento al "*recovery art*", alcune perplessità sono state espresse riguardo sia alla localizzazione dei depositi sia con riferimento al problema di carenza dell'organico per le ordinarie attività di manutenzione;

considerato inoltre che:

numerose sono le critiche mosse dai professionisti del comparto rispetto ai problemi del settore (come, ad esempio, da un articolo pubblicato su "il Fatto Quotidiano" del 19 maggio 2021, "Archeologia, via le tutele per far spazio al recovery"), come: l'assenza di pianificazione e di fondi per la gestione ordinaria; la carenza di personale; la possibile sospensione delle attività di archeologia preventiva; l'esternalizzazione dei servizi e l'assenza di un'attività di mappatura completa;

lo stringente cronoprogramma del Governo per mettere in campo gli appalti "green" rischia di mettere in difficoltà gli organismi che già si trovano in situazione di sottorganico;

le norme di semplificazione che il Governo si accinge ad adottare non possono non tenere conto delle esigenze prioritarie e del dovere costituzionale di tutela e di conservazione, ai fini di una pubblica fruizione, del patrimonio culturale e paesaggistico,

si chiede di sapere:

quali posizioni il Ministro in indirizzo intenda assumere con particolare riferimento al "decreto semplificazione" atteso in Consiglio dei ministri, tenendo conto delle garanzie costituzionali di cui all'articolo 9 della Costituzione;

quali urgenti iniziative intenda intraprendere per risolvere l'annoso e grave problema di carenza dell'organico presso gli organi ministeriali e periferici, ovvero le Soprintendenze;

quali iniziative urgenti intenda intraprendere per correggere la riforma organizzativa delle Soprintendenze che ha causato gravi criticità nel funzionamento e nell'efficacia della loro azione sul territorio.