

SENATO DELLA REPUBBLICA
————— XIX LEGISLATURA —————

Giovedì 18 aprile 2024

alle ore 15

181^a Seduta Pubblica
—————

ORDINE DEL GIORNO

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

INTERROGAZIONE SUL RAFFORZAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA TRAMITE IL NOLEGGIO CON CONDUCENTE

(3-01079) (17 aprile 2024)

PAITA, FREGOLENT, BORGHI Enrico - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

l'approssimarsi della stagione estiva si è rivelato sufficiente per gettare nuovamente le principali città e mete turistiche italiane nel *caos* per quanto attiene al servizio di taxi;

come avvenuto nel 2023, sui *social network* si sono nuovamente diffuse le proteste degli utenti per la carenza di taxi, insieme alle immagini dei posteggi con file di persone lunghe decine di metri, che aspettano (spesso esposte alle intemperie o, la notte, ad aggressioni anche solo verbali) di fruire di un servizio pubblico in teoria predisposto unicamente nell'interesse della collettività, a favore della viabilità e delle esigenze di vita dei cittadini;

le declamate misure adottate dal Governo per aumentare le licenze dei taxi non hanno migliorato in alcun modo il servizio di trasporto non di linea: attese infinite, corse cancellate o rifiutate, perché considerate poco remunerative, sono all'ordine del giorno in tutte le grandi città, con un danno economico e d'immagine per la collettività, stigmatizzato persino dalla stessa Ministra del turismo;

in questo contesto, anziché rafforzare l'offerta del trasporto pubblico non di linea incentivando almeno il noleggio con conducente (NCC), il Governo sembra intenzionato a penalizzare la categoria, ad esclusivo vantaggio del servizio taxi e della condizione di monopolio incontrastato di cui esso gode da sempre, anche e a dispetto dei ripetuti moniti mossi dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, che ha evidenziato il carattere anticoncorrenziale e ingiustificato della normativa italiana in materia;

sono circa 30.000 le imprese di NCC che rischiano di vedere i propri investimenti, le proprie aspettative e il proprio lavoro pregiudicati dalla scelta del Governo di introdurre ulteriori vincoli, penalizzazioni ed espedienti burocratici, che altro obiettivo non hanno se non quello di scoraggiare il servizio di NCC a vantaggio del servizio taxi;

la previsione di qualsiasi limite orario tra una corsa e l'altra, l'aggravamento del carico burocratico anche per mezzo del foglio di servizio elettronico, inutili obblighi di comunicazione sulle corse, l'introduzione di qualsiasi forma di intermediazione tra domanda e offerta sono solo alcune delle misure al vaglio del Ministro in indirizzo, che rischiano di pregiudicare la vita del settore (che già patisce una normativa discriminatoria, soprattutto sul piano sanzionatorio) e peggiorare ulteriormente la crescente domanda di mobilità dei cittadini,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda rafforzare l'offerta del servizio di trasporto pubblico non di linea degli NCC attraverso l'eliminazione di qualsiasi profilo sanzionatorio discriminatorio e abnorme, ma soprattutto mediante l'esclusione di oneri burocratici e di tempi di attesa obbligati tra una corsa e l'altra.

INTERROGAZIONE SULLE CRITICITÀ EMERSE NEL PROGETTO DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

(3-01084) (17 aprile 2024)

PATUANELLI, FLORIDIA Barbara, NAVE, LOPREIATO, BEVILACQUA, DAMANTE, LOREFICE, MARTON - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

con il decreto-legge n. 35 del 2023, recante “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”, è stata ripristinata la società Stretto di Messina S.p.A. nonché la concessione affidata alla medesima e sono state riavviate le attività di programmazione e progettazione dell’opera;

il decreto-legge prevede la redazione di un nuovo piano economico-finanziario della concessione, nel quale devono essere, in particolare, individuati il costo complessivo dell’opera, con evidenza delle singole voci di spesa che lo compongono, comprensivo degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell’opera, oltre alla copertura finanziaria dell’investimento;

l’art. 1, comma 272, della legge n. 213 del 2023 prevede l’approvazione da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) entro l’anno 2024 del progetto definitivo del ponte sullo stretto di Messina, e autorizza, a tal fine, la spesa complessiva di 11,63 miliardi di euro per il periodo 2024-2032 e prevede che, con apposite delibere CIPESS, sia attestata la sussistenza di eventuali ulteriori risorse e ridotta corrispondentemente la predetta autorizzazione di spesa;

a fronte del costo complessivo stimato dell’opera pari ad almeno 14,6 miliardi di euro, sono dunque stati stanziati complessivamente 11 miliardi e 630 milioni di euro, di cui 2,3 miliardi sottratti dal fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, in ragione di 718 milioni di euro da imputarsi alle amministrazioni centrali e 1.600 milioni di euro imputati alla Regione Siciliana e alla Regione Calabria;

considerato che:

con nota prot. n. 70949 del 16 aprile 2024 la commissione VIA-VAS del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica ha ritenuto che il progetto presentato dalla società Stretto di Messina S.p.A. vada integrato, in quanto sarebbe mancante di informazioni importanti tali da richiedere: un nuovo studio di impatto ambientale, l’aggiornamento degli elaborati recenti e non pregressi, mancherebbero gli studi sugli scenari sismici e di maremoto nonché quelli relativi alla qualità dell’aria, alla morfo-dinamica costiera, all’impatto sulle acque superficiali e sotterranee e sul paesaggio, sulla flora e fauna;

la società Stretto di Messina può fornire entro 30 giorni le integrazioni richieste dalla commissione VIA-VAS o chiedere la sospensione dei termini;

evidenziato che:

sono state numerose le contestazioni sulla fattibilità dell'opera, avanzate da illustri docenti universitari nonché dalle maggiori associazioni ambientaliste del Paese e dei cittadini appartenenti a diversi comitati locali che hanno inviato, lo scorso 11 aprile, documenti di contestazione e controdeduzioni alla commissione VIA-VAS;

come emerge dalla relazione di accompagnamento alle osservazioni maturate in Commissione Territorio relativamente al progetto definitivo per il “collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria” redatto dal settore lavori pubblici della città di Villa San Giovanni (Reggio Calabria), la realizzazione dell'opera comporterebbe delle conseguenze importanti per l'erosione costiera;

considerato, altresì, che la società Stretto di Messina può richiedere la sospensione dei termini per la trasmissione della documentazione richiesta con integrazioni da parte della commissione VIA-VAS,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno riconsiderare integralmente il progetto del ponte sullo stretto di Messina alla luce delle problematiche esposte;

se non intenda, nell'ambito delle proprie competenze, sollecitare la società Stretto di Messina S.p.A. ad avvalersi della sospensione dei termini per consentirle di procedere adeguatamente alle molteplici integrazioni suddette.

INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE NORMATIVE IN MATERIA EDILIZIA, CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLA REGOLARIZZAZIONE DELLE PICCOLE DIFFORMITÀ

(3-01081) (17 aprile 2024)

MINASI, ROMEO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

i temi della casa, dell'edilizia e dell'emergenza abitativa sono argomenti molto ampi e articolati, che hanno assunto nel tempo un'importanza significativa per il Paese;

moltissimi sono i cittadini che tentano da anni di porre rimedio a situazioni di leggera irregolarità affrontando procedimenti edilizi intesi a modificare opere esistenti o a garantire lo stato legittimo del proprio immobile, spesso viziato da difformità edilizie lievi e non sostanziali, attendendo da troppo tempo risposte certe;

molto spesso si tratta di difformità sul proprio immobile di cui gli stessi proprietari sono incolpevoli se non addirittura ignari, soprattutto per immobili edificati da altri soggetti, magari prima degli anni '70, assentiti in presenza di tecniche ormai obsolete;

il più delle volte non si tratta di situazioni che costituiscono un vero e proprio abuso edilizio, bensì, piuttosto, di lievi difformità esecutive o realizzative, che non creano problemi alla sicurezza e alla stabilità dell'immobile, né tantomeno impatti sull'ambiente circostante;

non sono rari i casi in cui in passato, ad opera finita, è stata dichiarata dal Comune l'abitabilità o l'agibilità del bene, pur nella consapevolezza della presenza di lievi difformità dal progetto approvato, ritenute, all'epoca, non lesive dell'interesse pubblico e prive di sostanza in ordine alla legalità e al rispetto della pianificazione;

tali difformità, che potevano essere sanate all'epoca della realizzazione dell'intervento, non sono sanabili oggi a causa della disciplina della "doppia conformità" prevista dal vigente testo unico per l'edilizia del 2001 (di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001) che, richiedendo la conformità alla disciplina edilizia vigente sia al momento della realizzazione dell'intervento sia al momento della richiesta del titolo di accertamento, non consente di conseguire il permesso o la segnalazione in sanatoria per moltissimi casi;

tale situazione comporta inoltre un consistente aggravio amministrativo a carico degli uffici delle amministrazioni comunali competenti che, a causa della frammentarietà della disciplina di settore, non riescono a fornire risposte in tempi certi alle richieste di accertamento dello stato legittimo dell'immobile, limitandone

la commerciabilità, con ripercussioni severe su tutti gli operatori economici coinvolti, e condizionando spesso anche l'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria, di messa in sicurezza e di efficientamento energetico degli edifici;

nel corso di una serie di riunioni, l'ultima delle quali tenutasi il 4 aprile 2024 presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a cui, alla presenza del Ministro in indirizzo, hanno partecipato rappresentanti di istituzioni, amministrazioni territoriali, associazioni, enti, ordini professionali e fondazioni del settore edilizio, è emersa l'esigenza, espressa dell'intero comparto, di un intervento sulle piccole difformità o irregolarità strutturali che interessano, secondo uno studio del Consiglio nazionale degli ingegneri, quasi l'80 per cento del patrimonio immobiliare italiano,

si chiede di sapere se e quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare, al fine di adeguare la normativa in materia edilizia alle attuali esigenze degli operatori del settore e risolvere il problema delle piccole difformità del patrimonio immobiliare, che non impattano sulla sicurezza dei cittadini e continuano invece ad intasare l'attività degli uffici comunali, nonché a paralizzare il mercato immobiliare.

INTERROGAZIONE SULLE PROSPETTIVE IN MATERIA DI TRANSIZIONE ECOLOGICA NEL SETTORE DEI TRASPORTI

(3-01083) (17 aprile 2024)

SIGISMONDI, MALAN, DE PRIAMO, FAROLFI, PETRUCCI, ROSA, TUBETTI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

dall'11 al 13 aprile 2024 si è tenuta a Milano, nella sede di palazzo Reale, la riunione dei Ministri del G7 Trasporti, presieduta dall'Italia, cui hanno partecipato, oltre all'Unione europea rappresentata dalla commissaria ai trasporti, le delegazioni dei Ministeri di infrastrutture e trasporti di Canada, Francia, Germania, Giappone, Regno Unito e Stati Uniti d'America;

il vertice che si è tenuto nel capoluogo lombardo è stato l'occasione per chiarire e comprendere le modalità con cui le nazioni del G7, alla luce della crescente instabilità globale, intendono affrontare le sfide del futuro della mobilità;

segnatamente, l'attenzione è stata posta sull'esigenza di rafforzare i sistemi di trasporto in caso di eventi estremi e imprevisi, come ad esempio le crescenti tensioni geopolitiche, il cambiamento climatico o gli attacchi informatici, creando e rafforzando strumenti di coordinamento e cooperazione a livello G7;

considerato che, tra i temi affrontati, l'adeguamento del settore dell'*automotive* alle criticità ambientali è stato oggetto di un profondo e prolungato confronto tra i partecipanti, culminato nell'unanime consapevolezza di non poter considerare, come unica soluzione al problema, la trasformazione in elettrico degli attuali veicoli a motore pubblici e privati, ritenendo, per contro, necessario concentrarsi sullo sviluppo di biocarburanti capaci di salvare le filiere del motore endotermico,

si chiede di sapere quali iniziative, in seguito a quanto emerso dalla riunione dei ministri del G7 Trasporti, il Ministro in indirizzo intenda porre in essere per conseguire il passaggio, nei settori di sua competenza, da una transizione ambientale semplicemente ideologica ad una pragmatica ed economicamente sostenibile.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI VALORIZZAZIONE DEL SETTORE DELL'ALTA FORMAZIONE ARTISTICA, MUSICALE E COREUTICA

(3-01080) (17 aprile 2024)

GASPARRI, DAMIANI, DE ROSA, FAZZONE, GALLIANI, LOTITO, OCCHIUTO, PAROLI, RONZULLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, ZANETTIN - *Al Ministro dell'università e della ricerca* - Premesso che:

la legge 21 dicembre 1999, n. 508, ha previsto la trasformazione delle accademie e dei conservatori in istituzioni di alta formazione artistica, musicale e coreutica (AFAM), rimettendo la definizione puntuale della disciplina attuativa ad uno o più regolamenti di delegificazione;

dall'approvazione della legge, sono passati ben 25 anni senza che sia stata mai adottata una regolamentazione organica della materia;

nel frattempo, sono emerse alcune criticità del sistema organizzativo del settore AFAM, che hanno determinato la necessità di aggiornare e di uniformare le procedure che si sono succedute nel tempo e hanno contribuito a rendere il comparto disomogeneo e frammentato;

anche l'attuale sistema di reclutamento del personale delle istituzioni di alta formazione artistica musicale e coreutica non ha consentito di valorizzare la qualità della docenza e di elevare i livelli della formazione;

parimenti, la fisiologica evoluzione delle esigenze formative degli studenti ha imposto un ripensamento dei meccanismi e degli strumenti attraverso i quali svolgere le attività didattiche e di ricerca,

si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare o abbia già adottato per promuovere lo sviluppo e la valorizzazione della qualità di questa importante realtà, che connota in maniera peculiare e significativa il nostro Paese.

INTERROGAZIONE SUL PROCESSO DI VALUTAZIONE QUALITATIVA DELLE UNIVERSITÀ TELEMATICHE

(3-01082) (17 aprile 2024)

D'ELIA, BOCCIA, CRISANTI, RANDO, VERDUCCI - *Al Ministro dell'università e della ricerca* - Premesso che:

recenti dati presentano un incremento assai considerevole degli iscritti alle università telematiche, aumentati, tra il 2011 e il 2021, del 293,9 per cento;

come segnala il rapporto ANVUR del 2023, gli atenei telematici hanno un personale di ruolo ridotto e talvolta si nota l'assenza di strutture di ricerca, cose che pregiudicano la possibilità di seguire correttamente l'attività formativa; ciò vale, in particolare, per il rapporto tra docenti e studenti, di molto inferiore a quello esistente nelle università tradizionali anche alla luce degli *standard* qualitativi definiti, per l'accREDITAMENTO dei corsi di laurea, dal decreto del Ministro dell'università e della ricerca 14 ottobre 2021, n. 1154, in materia di autovalutazione, valutazione, accREDITAMENTO iniziale e periodico delle sedi e dei corsi di studio; e vale anche per la persistente incertezza sui criteri di valutazione della qualità della didattica e sulle azioni finalizzate a recuperare eventuali *deficit* in tale ambito;

lo stesso rapporto segnala che, nelle università statali tradizionali, circa il 75 per cento degli iscritti è regolare, nelle telematiche circa l'85,7 per cento, nelle non statali circa l'89 per cento. Nel conseguimento del titolo di laurea di primo livello entro la durata normale dei tre anni, invece, tra le università telematiche (44,8 per cento) e le università tradizionali (37,8) si registrano ben 7 punti percentuali di differenza; tali dati confermano l'urgenza di una riflessione sulla qualità della didattica e dell'offerta formativa nelle università telematiche assieme alla necessità di favorire e promuovere, mediante specifiche azioni, *standard* qualitativi elevati in tutto il sistema universitario;

in tale quadro, cruciale appare dunque il monitoraggio dello stato dell'adeguamento delle università telematiche agli *standard* qualitativi introdotti dal decreto ministeriale n. 1154 del 2021 anche alla luce di recenti tentativi (portati avanti in sede parlamentare dalla Lega, da ultimo in sede di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi) di differire il termine di adeguamento a tali *standard* qualitativi;

cruciale appare altresì chiarire lo stato di adeguamento delle università telematiche ai criteri previsti per la valutazione della qualità della didattica, così come sulle azioni messe in campo dai singoli atenei telematici per far fronte ai *deficit* rilevati dall'ANVUR nei rapporti periodici;

considerato che:

i dati risultano poi ancora più preoccupanti se letti in relazione alle notizie legate a molti atenei telematici, passate alla cronaca, che segnalano indagini, controversie e rinvii a giudizio per un sistema di esami concordati, arresti per frode fiscale legati a falsi progetti di ricerca e corsi di laurea, soprattutto nelle varie professioni sanitarie, da medicina a infermieristica, senza alcun valore legale;

tutto quanto esposto solleva una serie di interrogativi che vanno dalla necessità di assicurare elevati *standard* qualitativi della didattica e dell'offerta formativa, anche sotto il profilo del necessario rapporto tra didattica e ricerca, all'equilibrio tra apprendimento a distanza e valore della presenza, sia dal punto di vista delle forme e della qualità dell'apprendimento sia da quello più generale della partecipazione alla vita collettiva dell'università; dalla necessità di assicurare trasparenza e controllo sulle modalità di finanziamento delle università non statali, telematiche o meno, all'urgenza di intervenire sulle ragioni strutturali e profonde dell'aumento delle immatricolazioni alle università telematiche, troppo spesso legate, come dimostrano l'esperienza e i dati, all'insufficiente sostegno alle studentesse e agli studenti con minore consistenza reddituale dal punto di vista degli alloggi, del godimento effettivo di borse di studio e dell'accesso a un sistema di trasporti sostenibile dal punto di vista economico e organizzativo; infatti, secondo un recente studio della fondazione Einaudi, l'aumento dei costi in relazione soprattutto agli alloggi conduce a quantificare la spesa media per famiglia, in relazione al mantenimento di uno studente fuorisede, tra i 700 e i 1.000 euro al mese,

si chiede di sapere:

quali azioni la Ministra in indirizzo intenda intraprendere, al fine di assicurare una più rigorosa ed efficace regolamentazione a tutela di un'offerta formativa di qualità in relazione al sistema universitario legato ai corsi telematici e agli atenei *for profit*;

quale sia, in particolare, lo stato di adeguamento delle università telematiche agli *standard* previsti in materia di qualità della didattica, quali siano i criteri di valutazione e le misure da assumere o assunte per assicurare tale adeguamento.