

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 3 al 9 dicembre 2015)

INDICE

BUEMI, LANIECE: sulla cancellazione di alcune linee della tratta Aosta-Ivrea-Torino (4-02743) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) Pag. 3973

CATALFO ed altri: sulla regolarità di alcuni concorsi banditi dalla Gestione governativa ferroviaria circumetnea di Catania (4-03960) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 3976

PETRAGLIA ed altri: sulla realizzazione dell'interporto "A. Vespucci" a Collesalveti (Livorno) (4-03940) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 3984

SCAVONE: sulla proroga degli sfratti esecutivi a favore di categorie disagiate di cittadini (4-04084) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 3988

---

BUEMI, LANIECE. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

da organi di stampa ("La Stampa" del 30 settembre 2014, pagina 46, nell'articolo "Ecco l'elenco dei treni tagliati sulla Torino-Aosta"), si apprende che, a partire dal 5 ottobre, spariranno 34 linee, per un totale di 52 corse, lungo la tratta Aosta-Ivrea-Torino a causa della mancanza di un contratto tra Trenitalia e la Regione Valle d'Aosta, che ha causato un'erogazione di servizi non pagati per un ammontare, nel tempo, di 78 milioni;

nello specifico le linee soppresse sono: il treno da Ivrea (partenza alle ore 6,45) ad Aosta circolerà soltanto nei festivi, da Torino porta Nuova (ore 8,28) a Ivrea; da Ivrea (ore 9,35) ad Aosta; da Torino porta Nuova (ore 11,28) a Ivrea; da Ivrea (ore 12,35) ad Aosta; da Ivrea (ore 13,10) ad Aosta; da Torino porta Nuova (ore 13,28) a Ivrea; da Ivrea (ore 14,45) ad Aosta; da Torino porta Nuova (ore 14,28) a Ivrea; tutti i treni pomeridiani e serali da Ivrea (con partenza alle ore: 16,41; 17,45; 18,45; 19,58; 22,10) ad Aosta; da Torino porta Nuova (ore 22,28) a Ivrea; da Ivrea (ore 23,36) a Torino porta Nuova; tutti i treni del mattino da Aosta (ore: 5,38; 8,26; 10,32) per Ivrea; il treno delle ore 11,31 da Ivrea a Torino; quello da Aosta (ore 12,26) per Ivrea; l'Ivrea-Torino delle ore 13,31; da Aosta (ore 13,26) a Ivrea; da Ivrea (ore 15,31) a Torino porta Nuova; da Aosta (ore: 15,01; 16,38; 17,03; 18,06; 19,26) a Ivrea; il treno delle ore 20,31 da Ivrea a Torino; le linee notturne da Aosta (delle ore 20,26 e 21,26) dirette a Ivrea e, infine, il treno delle ore 22,30 diretto a Chivasso;

la decisione di ridurre del 60 per cento le corse, cancellando linee che i pendolari canavesani considerano strategiche, causerà disservizi a catena, anche perché il territorio compreso tra Ivrea e Carema conta una popolazione di 30.000 persone;

considerato che oltre al disagio provocato da tali decisioni si è aggiunto anche, in base ai decreti legislativi 7 settembre 2012, n. 155, e 7 settembre 2012, n. 156, in materia di riordino della geografia giudiziaria, il fatto che la zona del chivassese, precedentemente servita dalla sezione distaccata di Chivasso del tribunale di Torino, è stata accorpata al tribunale di Ivrea e, dunque, i cittadini a maggior ragione dovrebbero godere di un adeguato servizio di trasporto pubblico,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti descritti e quali iniziative di competenza intenda adottare per ripristinare le linee cancellate, anche a causa dei mancati pagamenti della Regione Valle d'Aosta.

(4-02743)

(1° ottobre 2014)

RISPOSTA. - Per quanto concerne la paventata soppressione dei collegamenti ferroviari regionali della Valle d'Aosta, come è noto, Trenitalia ha sospeso la riduzione dell'offerta commerciale preannunciata per il 5 ottobre 2014.

Al riguardo, più in generale, occorre precisare che secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione dei servizi ferroviari regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da un contratto di servizio, nell'ambito del quale vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili da ciascuna Regione.

Per quanto riguarda la Valle d'Aosta, Regione a statuto speciale, i servizi ferroviari locali sono invece ancora regolati dal contratto di servizio con lo Stato ed è tuttora in corso il processo di attribuzione delle competenze in materia di trasporto locale.

In particolare si fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato nel 2011 l'attività istruttoria per la predisposizione del testo dell'accordo di programma volto a disciplinare il trasferimento alla Regione Valle d'Aosta, ai sensi dell'articolo 9 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 e delle norme di attuazione dello Statuto speciale, delle competenze in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale.

Tale istruttoria ha subito un forte rallentamento per alcune criticità che non è stato possibile superare nel corso degli incontri con i rappresentanti della Regione e del Ministero dell'economia e delle finanze e che, a tutt'oggi, non hanno consentito di formalizzare il trasferimento delle competenze.

In primo luogo, la Regione ha sempre condizionato la conclusione dell'accordo di programma relativo al trasferimento delle competenze in materia di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo n. 194 del 2010 alla contemporanea o preventiva stipula degli accordi di programma di cui ai successivi commi 7 ed 8, relativi tra l'altro alla previsione di finan-

ziamenti per il rinnovo del parco rotabile e al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

I costi per gli interventi ritenuti necessari per tali ultime finalità sono stati quantificati dalla Regione nell'ordine di circa un miliardo di euro, ma rispetto a tale previsione il Ministero dell'economia e delle finanze ha sempre confermato l'assenza della necessaria copertura finanziaria.

Un'ulteriore criticità è sorta in considerazione dell'accordo tra la Regione Valle d'Aosta e lo Stato, sottoscritto in data 11 novembre 2010, nonché l'articolo 1, comma 160, della legge n. 220 del 2010 (legge di stabilità per il 2011), che ha prescritto l'assunzione da parte della Regione degli oneri per il trasporto pubblico locale ferroviario a decorrere dall'esercizio 2011 e che ha delegato formalmente la Regione al pagamento diretto del corrispettivo per i servizi eserciti da Trenitalia.

Sul punto, se da una parte i rappresentanti della Regione hanno sempre sostenuto l'impossibilità di procedere a pagamenti nei confronti di Trenitalia in assenza del formale trasferimento delle competenze istituzionali in materia di servizi ferroviari regionali, dall'altra, proprio a seguito di quanto disposto dalla legge di stabilità per il 2011, le risorse a copertura degli oneri per i servizi stessi non sono più nella disponibilità dell'amministrazione statale, seppure la stessa risulti ancora titolare del vigente contratto di servizio.

Detta circostanza ha impedito, a partire dal 2011 sino ad oggi, l'assolvimento dell'obbligo relativo al pagamento dei servizi resi da Trenitalia.

Successivamente, l'articolo 1, comma 515, della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità per il 2014) ha previsto, tra l'altro, che entro il 30 giugno 2014 fosse definita un'intesa tra Stato e Regione Valle d'Aosta e accelerato l'*iter* per il trasferimento delle competenze alla Regione medesima; la legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (legge di stabilità per il 2015) ha differito tale data al 30 giugno 2015.

La discussione delle problematiche circa il trasferimento delle competenze alla Regione Valle D'Aosta è proseguita presso il Tavolo tecnico appositamente costituito per tale finalità dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

In esito ai lavori del Tavolo tecnico si è pervenuti alla decisione di provvedere nell'immediatezza alla sottoscrizione di un'intesa che consentisse l'immediato trasferimento delle competenze rimandando a successivo accordo di programma la definizione delle questioni irrisolte (definizione degli investimenti e pagamento dei servizi pregressi).

Lo schema d'intesa è stato predisposto da questo Ministero e trasmesso, per le valutazioni di competenza, alla Regione e al Ministero dell'economia e delle finanze.

Successivamente, il 7 settembre 2015 questa amministrazione ha rappresentato al Ministero dell'economia e delle finanze che, con nota dello scorso 27 agosto, la Regione Valle D'Aosta, tenuto conto delle novità introdotte dall'art. 8-*bis* del decreto-legge n. 78 del 19 giugno 2015, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 125 del 6 agosto 2015, ha trasmesso una bozza aggiornata dell'intesa.

A tutt'oggi questo Ministero è in attesa di conoscere il parere del Ministero dell'economia e delle finanze sull'adottabilità del predetto atto, al fine di perfezionare l'*iter* per il trasferimento delle competenze in materia come previsto dalla citata normativa.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DELRIO

(1° dicembre 2015)

---

CATALFO, CIOFFI, PAGLINI, PUGLIA, PETROCELLI, BERTOROTTA, SANTANGELO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, del lavoro e delle politiche sociali e per la semplificazione e la pubblica amministrazione.* - Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

è stato pubblicato sul sito *internet* "bari.ilquotidianoitaliano" un articolo del 5 maggio 2015, il cui contenuto non può non destare agli interroganti una viva preoccupazione circa l'andamento e la gestione di una Azienda appartenente al novero della pubblica amministrazione;

in particolare l'articolo denuncia l'avvenuta assunzione alle dipendenze della Gestione governativa ferrovia circumetnea di Catania "di parenti ed amici della politica" che sarebbero stati assunti "in maniera a dir poco sospetta", nonché l'avvenuto scorrimento di graduatorie di pubblici concorsi a vantaggio dei soliti noti, più o meno vicini a dirigenti della gestione, a rappresentanti sindacali e parenti della stessa. A tutto questo si aggiungono i riferimenti a programmi di esame costruiti a regola d'arte sui candidati risultati vincitori;

stando al suddetto articolo i concorsi pubblici banditi dalla Gestione governativa ferrovia circumetnea dal 2012, ad oggi, sarebbero stati dei vestiti cuciti su misura per soggetti introitati nella predetta azienda pub-

blica più per vicinanza ad ambienti politici e a rapporti personali e di parentela con dirigenti aziendali e sindacali che per effettivi meriti;

sembrerebbe che gli ultimi concorsi banditi dalla gestione odierna siano la replica di graduatorie di precedenti selezioni pubbliche per la costituzione di rapporti a tempo determinato, comprendenti anche nominativi di lavoratori assunti già nel 2002, quali lavoratori interinali;

la prima firmataria del presente atto di sindacato ispettivo ha effettuato una prima verifica dei fatti descritti nell'articolo attingendo ai dati pubblicati sul sito istituzionale dell'amministrazione, sezione concorsi. Ad un preliminare esame, effettuato a campione, i risultati appaiono, a parere degli interroganti, sconcertanti. In particolare è stato oggetto del controllo il "Concorso per titoli ed esami per cinque posti a tempo indeterminato di operatore qualificato elettromeccanico impianti tecnologici par.140CCNLAutoferrotranvieri; Scadenza presentazione domande 13 settembre 2012 - G.U.R.I. n. 63 del 14.08.2012". Detto concorso prevedeva tra i requisiti di ammissione, oltre a quelli di carattere generale, il possesso, particolarmente stringente, della "esperienza professionale di almeno dodici mesi nel settore della realizzazione e/o manutenzione di impianti per la sicurezza o il segnalamento del traffico ferroviario, metropolitano o tranviario";

al riguardo, la prima firmataria del presente atto ha avuto modo di verificare, attraverso i documenti contenuti sul sito, che le domande di ammissione considerate utili sono state addirittura inferiori a 20, circostanza inspiegabile, solo se si consideri che il titolo di ammissione richiesto era quello della licenza di scuola media inferiore;

a parere degli interroganti anche il previsto programma di esami, vincolato, come è stato, soprattutto alla conoscenza di schemi di impianti elettrici ferroviari, di passaggi a livello automatici e di impianti per la circolazione dei treni (ACEI), oltre nozioni di elettrotecnica generale ed altro, desta numerose perplessità;

risulta agli interroganti, da informazioni acquisite sempre attraverso le graduatorie di merito di concorsi a tempo determinato, pubblicate nel tempo dalla Gestione circumetnea, che i nomi dei vincitori corrispondono tutti a lavoratori che nel passato avevano intrattenuto rapporti di lavoro a termine con la Circumetnea;

nella fattispecie, avere intrattenuto rapporti di lavoro alle dipendenze della Circumetnea ha costituito un elemento determinante per vincere il concorso pubblico;

non sfuggono alle dovute valutazioni anche le graduatorie di merito del: concorso per titoli ed esami per tre posti a tempo indeterminato di collaboratore di ufficio par.175 CCNL Autoferrotranvieri, da assegnare

all'unità organizzativa contabilità-bilancio-commerciale; Scadenza presentazione domande 13 settembre 2012 (G.U.R.I. n. 63 del 14 agosto 2012); concorso per titoli ed esami per 1 posto a tempo indeterminato di collaboratore di ufficio par.175 CCNL Autoferrotranvieri, da assegnare all'unità organizzativa acquisti - negoziale- magazzino; Scadenza presentazione domande 13 settembre 2012 (G.U.R.I. n. 63 del 14 agosto 2012);

i vincitori dei citati concorsi, per quanto risulta agli interroganti, hanno tutti intrattenuto nel tempo rapporti di lavoro con la Circumetnea;

a tutto questo si aggiunge anche l'avvenuta attuazione di un preciso regolamento per il reclutamento di personale esterno, adottato con delibera n. 83 del 2012 del gestore dell'Azienda, nella persona del direttore generale del trasporto pubblico locale, ingegner Virginio Digiambattista;

tale regolamento prevede il riconoscimento del punteggio di 0,20 per ogni mese lavorato in una delle aree professionali che ricomprende il profilo professionale messo a concorso (art. 13, valutazione titoli di servizio gruppo II) con un massimo di 5 punti, maggiorati dalla previsione contenuta nel successivo art. 14, valutazione titoli vari, gruppo III, per il quale va riconosciuto un ulteriore punteggio di 0,50 punti per ogni anno di servizio prestato nel profilo professionale messo a concorso, al netto del periodo previsto quale requisito di accesso, per un massimo attribuibile di 10/30;

pertanto aver lavorato alle dipendenze della Circumetnea con un solo contratto a termine, per la durata fissata dal decreto legislativo n. 368 del 2001, ha comportato per i candidati privi del requisito un *gap* incolmabile con la successiva ed unica prova, il cui punteggio era stabilito nella misura massima di 20 punti;

a parere degli interroganti suscita perplessità la circostanza che il regolamento in questione abbia inteso attribuire vantaggi spropositati valutando doppiamente l'esperienza nell'area e successivamente nel profilo professionale messo a concorso, vanificando nella sostanza la effettiva valutazione della preparazione dei candidati. Quindi il regolamento si sarebbe posto quale elemento trainante dei lavoratori che nel tempo avessero trattenuto rapporti di lavoro con la Gestione circumetnea;

una ulteriore verifica ha permesso di appurare anche che detto punteggio è stato attribuito a soggetti che hanno partecipato contemporaneamente in concorsi diversi (nello specifico e ad esempio, ai nominativi compresi nella graduatoria del concorso per operatore di esercizio ed in quella di operatore di manovra), senza alcuna relazione con il profilo professionale messo a concorso, come se il regolamento avesse inteso riconoscere una sorta di *bonus* non inferiore a 5 punti per la sola circostanza di avere in passato lavorato alle dipendenze della Gestione, o altra similare;

considerato che:

le Gestioni governative sono organi strumentali del Ministero delle infrastrutture e trasporti attraverso i quali il Ministero gestisce servizi di trasporto pubblico locale, e le stesse sono state affidate per effetto del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, alla diretta responsabilità del direttore del trasporto pubblico locale;

alle Gestioni governative viene affidato, in nome e per conto dello Stato, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico;

le Gestioni governative, dotate di un complesso di beni aziendali organizzati per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico e in autonomia gestionale, non hanno personalità giuridica distinta da quella del Ministero in cui sono incardinate;

tali Gestioni debbono essere considerate amministrazioni pubbliche ai sensi dell'art. 1, comma 2, del decreto legislativo n.165 del 2001, soggette alla disciplina generale in materia di accesso al pubblico impiego, come, peraltro, riconosciuto dal regolamento adottato con delibera del Gestore n. 83 del 2012;

considerato infine che, a giudizio degli interroganti:

con gli atti sopra richiamati, l'amministrazione sembra avere inteso bandire concorsi a cui di fatto poteva concretamente aspirare, in larga parte, solo il personale in passato dipendente dell'amministrazione stessa, frustrando le aspettative di chi è alla ricerca di un'occasione di lavoro, in violazione dell'art. 97 della Costituzione e dei principi di imparzialità e correttezza nell'operato dello Stato, nonché del generale principio di affidamento e buona fede nel rapporto con la pubblica amministrazione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto in premessa;

se risulti che in ciascuno dei concorsi banditi dalla Gestione governativa ferrovia circumetnea sia stato garantito il principio di più ampia partecipazione, per consentire, comunque, all'amministrazione la scelta di personale qualificato;

se risulti quanti lavoratori, all'esito dei concorsi banditi ed esitati dalla Circumetnea dal 2012, siano stati assunti e quanti di loro abbiano intrattenuto in passato rapporti di lavoro, a qualunque titolo, con la Circumet-



nea, tale da giustificare l'attribuzione dei punteggi previsti nel regolamento adottato con delibera del Gestore n. 83 del 2012;

se risulti che nell'operato delle commissioni di esame il punteggio, previsto dagli artt. 13 e 14 del regolamento adottato con delibera del Gestore n. 83 del 2012, sia stato attribuito a prescindere dall'effettiva esperienza lavorativa nel profilo professionale messo a concorso;

quali misure, qualora fossero stati violati i principi generali in materia di accesso al pubblico impiego, si intendano assumere, nei limiti delle proprie competenze, al fine di ripristinare i principi di buona e corretta amministrazione.

(4-03960)

(13 maggio 2015)

RISPOSTA. - L'articolo 21, comma 5, del decreto-legge n. 98 del 6 luglio 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 15 luglio 2011, ha attribuito tutte le funzioni ed i compiti delle gestioni commissariali governative ferroviarie alla Direzione generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto riguarda la gestione governativa ferrovia circumetnea (FCE), la Direzione generale del trasporto pubblico locale al momento dell'insediamento, avvenuto in data 8 luglio 2011, ha accertato che il livello di forza lavoro era tale da non garantire il buon andamento e l'efficienza dell'attività aziendale, considerata la presenza di un consistente numero di lavoratori con contratto a termine, fino ad un massimo di 110 unità lavorative, operanti per la maggior parte nei settori delle officine dei rotabili e dell'autoservizio, nonché nel settore della manutenzione dell'infrastruttura.

In funzione della tipologia di contratto utilizzato, vale a dire a tempo determinato, i rapporti di lavoro erano prossimi alla scadenza, pertanto, è emersa l'urgente necessità di avviare un percorso di normalizzazione nell'utilizzo della forza lavoro, coinvolgendo tutti i soggetti istituzionali competenti. A ciò si aggiunga che, a seguito delle aspettative dei lavoratori a termine e in considerazione delle carenze organiche che mano a mano si venivano a creare, si era determinata una situazione di forte tensione con le organizzazioni sindacali e all'interno dell'azienda e, nel periodo luglio - dicembre 2011, sono state indette anche varie riunioni presiedute dalla Prefettura di Catania.

In tale stato di cose, si è reso necessario rivedere l'intera struttura aziendale, coniugando le esigenze di urgenza con i necessari quanto impre-

scindibili principi di legalità, trasparenza, razionalità, economicità e pubblicità che debbono impregnare qualunque attività intrapresa da un soggetto pubblico.

Tra le attività poste in essere, è stato razionalizzato il modello organizzativo in funzione della necessità di assicurare l'operatività delle attività dei vari settori aziendali, eliminando nel contempo le ridondanze riscontrate ed accorpando, ove possibile, aree ritenute compatibili.

Occorre, inoltre, evidenziare che la FCE, come le aziende similari, crea al suo interno delle specializzazioni lavorative che la rendono atipica rispetto alle altre aziende della pubblica amministrazione. Le figure quali macchinista, capotreno, operatori di officina specializzati nella riparazione di particolari e non comuni automotrici o nell'alta tensione di impianti metropolitani, lavoratori che operano nell'ambito del settore manutenzione specializzati nella posa e sostituzione dei binari, non sono affatto figure professionali reperibili sul mercato del lavoro e ancor meno nell'alveo della pubblica amministrazione. Pertanto, una eventuale dismissione di gruppo di oltre 100 lavoratori avrebbe causato in quel momento un danno irreversibile al proseguimento dell'attività della stessa azienda, nonché, alla posizione lavorativa degli altri 270 lavoratori di ruolo presenti in essa.

In particolare, la Gestione ministeriale della FCE, preso atto della presenza di 110 unità con rapporto di lavoro a termine, si è rivolta ai soggetti istituzionali preposti e cioè al Dipartimento della funzione pubblica e alla Ragioneria generale dello Stato, al fine di acquisire le linee di indirizzo comportamentali per la corretta gestione della problematica, con l'obiettivo di garantire imparzialità e trasparenza nelle attività di reclutamento, tenuto conto altresì dello *status* giuridico atipico legato alla vigenza del Regio Decreto n. 148 del 1931.

Con parere in data 1° dicembre 2011, il Dipartimento della funzione pubblica ha in sostanza chiarito l'impossibilità di procedere a stabilizzazioni del predetto personale attraverso conversione del rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato.

Conseguentemente, coniugando i principi costituzionali sulle assunzioni nella pubblica amministrazione con il principio della buona amministrazione della cosa pubblica e con lo *status* giuridico atipico di detta tipologia di azienda, si è reso necessario adottare apposito "Regolamento disciplinante le modalità per lo svolgimento dei concorsi esterni", strumento normativo indispensabile per potere indire le procedure concorsuali a tempo indeterminato.

Tale regolamento prevede graduatorie per titoli (con assegnazione di un punteggio massimo di 10/30) ed esami (con assegnazione di un pun-

teggio massimo di 20/30); nella sezione titoli, sono state fissate le seguenti modalità di attribuzione dei punteggi:

- articolo 12, Gruppo I (titoli di studio) max 2 punti;
- articolo 13, Gruppo II (titoli di servizio) max 5 punti, dove risulta valutabile il servizio prestato alle dipendenze di aziende ferroviarie, per aree professionali;
- articolo 14, Gruppo III (titoli vari) max 3 punti, dove risultano valutabili pubblicazioni scientifiche, specializzazioni *post lauream*, corsi di formazione, servizio prestato in qualifica corrispondente a quella messa a concorso o in qualifica diversa, con attribuzione di punteggi specifici e in ogni caso con esclusione dalla valutazione del periodo eventualmente previsto quale requisito di accesso o già oggetto di valutazione al Gruppo II.

Nel corso della predisposizione di tale regolamento è stato anche acquisito il parere favorevole del Dipartimento della funzione pubblica (nota n. 36627 del 12 settembre 2012) in merito alla direttiva che disciplinava le procedure di reclutamento all'interno della Gestione governativa FCE, di cui al decreto 14 gennaio 2013, registrato alla Corte dei conti il successivo 4 marzo.

Tale direttiva ha autorizzato l'*iter* procedurale individuato per garantire i servizi effettuati dalla FCE, ivi compreso l'adozione di un apposito regolamento per l'espletamento delle procedure concorsuali necessarie per l'assunzione di personale a tempo indeterminato nei limiti dell'organico fissato in 375 unità.

Il predetto regolamento adottato dal Gestore con delibera n. 83/2012 disciplina ogni fase della procedura concorsuale nel rispetto dei principi di imparzialità e trasparenza, nonché stabilisce i citati criteri di attribuzione dei punteggi per i titoli, garantendo la più ampia partecipazione.

Al riguardo, è sufficiente ricordare che a seguito della pubblicazione degli avvisi di 13 bandi di concorso a tempo indeterminato, 11 sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 63 del 14 agosto 2012 e 2 sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 93 del 27 novembre 2012, le domande di partecipazione pervenute sono state circa 4.500, i candidati ammessi a sostenere le prove, ivi compresi i *test* della fase di preselezione, sono stati circa 3.400 (75 per cento circa delle istanze di partecipazione), mentre gli ammessi alle prove pratiche - orali sono stati circa 800.

Quanto ai lavoratori che nel tempo hanno intrattenuto rapporti di lavoro con FCE, si fa rilevare che l'articolo 13 del Regolamento riporta testualmente che "è valutabile il servizio prestato in posizione di ruolo e non di ruolo alle dipendenze di aziende ferroviarie", pertanto, il punteggio attri-

buito per il possesso di tale requisito evidentemente coinvolge servizi prestatati in qualsiasi azienda ferroviaria del territorio nazionale.

Peraltro, non risultano presentati ricorsi su tale criterio di attribuzione del punteggio; i ricorsi amministrativi presentati riguardano i requisiti di accesso.

Per quanto riguarda, poi, la composizione delle commissioni esaminatrici è stata posta particolare attenzione alla rotazione degli incarichi, nonché alla riconosciuta professionalità dei soggetti individuati, richiedendo il supporto di istituzioni pubbliche quali: la Corte dei conti, l'Università di Catania, il Provveditorato opere pubbliche Sicilia e Calabria e lo stesso Ministero. L'alto livello delle professionalità coinvolte ha garantito la massima trasparenza e il rispetto delle regole di imparzialità e buon andamento dell'azione amministrativa.

Tutte le 13 procedure concorsuali avviate sono state portate a termine con un basso livello di contenzioso amministrativo, in ogni caso fisiologico, che non ha determinato blocchi o sospensioni delle 13 graduatorie pubblicate.

Ad oggi, sono stati assunti 95 addetti a tempo indeterminato nei vari settori aziendali, con evidenti riflessi positivi per la manutenzione del parco rotabile e della sovrastruttura ferroviaria, nonché per la regolarità del servizio automobilistico e per la ottimizzazione dell'utilizzo della forza lavoro in termini di sensibile riduzione delle prestazioni straordinarie.

Infine, all'esito delle procedure, risultano assunte 75 unità a fronte dei 110 lavoratori a termine presenti in azienda al momento dell'insediamento della Gestione ministeriale.

Si sottolinea, infine, che la Gestione diretta da questo Ministero, a far data dal luglio 2011, si è caratterizzata per la sua esclusiva connotazione tecnica; al momento dell'insediamento, FCE si trovava in una situazione organizzativa del lavoro particolarmente critica, con 270 addetti di ruolo e 110 addetti a tempo determinato, compresi 3 addetti con contratto di collaborazione coordinata e continuativa.

Nella massima trasparenza dell'azione amministrativa e per garantire pari dignità ai lavoratori, sono stati banditi concorsi pubblici aperti a tutti gli aventi titolo; la professionalità acquisita negli anni dal personale a tempo determinato è stata comunque valutata, nel rispetto dei criteri indicati, per la formazione delle graduatorie, così come per qualsiasi altro lavoratore di realtà analoghe.

Nel concludere si fa presente che la consistenza organica della FCE ammonta a 340 addetti esclusivamente a tempo indeterminato all'interno di una pianta organica strutturata per 375 unità.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DELRIO

(1° dicembre 2015)

---

PETRAGLIA, CERVELLINI, DE PETRIS. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* - Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

l'interporto "A. Vespucci" in località Guasticce, del Comune di Collesalveti (Livorno), la cui realizzazione è stata resa possibile con finanziamenti pubblici, della Comunità europea e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con uno stanziamento di ventisei milioni nel 2008, finalizzati alla "realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e impiantistiche nelle aree destinate all'attività di logistica" è in fase di completamento nelle opere di urbanizzazione e di messa in sicurezza idraulica;

i suoi 300 ettari rappresentano l'ideale retroterra portuale di Livorno e, con l'ampliamento della cinta doganale, l'interporto costituisce un ulteriore incentivo all'attività di logistica dell'area vasta costiera;

l'avvio dell'impresa ha come base l'accordo di programma sottoscritto tra la Regione Toscana, tutti gli enti locali interessati e gli enti pubblici competenti per materia, l'11 gennaio 2007 per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa - Livorno e che comprendeva, tra l'altro, "iniziative coordinate per la predisposizione dei progetti: (...) piattaforma logistica costiera e difesa idraulica" al quale tutte le parti devono attenersi rigorosamente e senza deroghe;

il Consiglio comunale di Collesalveti, il 26 settembre 2012, con variante al piano strutturale, ha destinato, tra l'altro, il 40 per cento delle aree dell'interporto ad attività manifatturiere e commerciali e in conseguenza di ciò ha approvato, in data 30 aprile 2013, la variante al regolamento urbanistico con la quale ha introdotto nelle NN.TT.AA. (per il 25 per cento dell'intera area) la possibilità di realizzare le attività produttive e di trasformazione (F2) le attività di fabbricazione (F3) e le attività di recupero (F6) e di servizio, limitatamente ad impianti di riciclaggio, riutilizzo e recupero di rifiuti (H), in deroga al divieto previsto dalla normativa vigente;

in varie occasioni la Regione Toscana è stata chiamata alla valutazione sulla variante al piano strutturale del Comune di Collesalveti e in particolare la destinazione del 40 per cento dell'area ad attività manifatturiera e commerciale che è in palese contraddizione con le finalità logistiche e retroportuali dell'area e in aperto contrasto con l'accordo di programma sottoscritto agli inizi del 2007;

con proprio intervento dell'agosto 2013 la Regione inviava proprie osservazioni al Comune di Collesalveti confermando "come, anche in sede di approvazione, la variante al Regolamento Urbanistico (comunale) non sia esaustiva riguardo le valutazioni e verifiche in rapporto alla connessione e compatibilità delle nuove funzioni introdotte con la prioritaria funzione logistica, nonché rispetto agli effetti cumulativi di carattere ambientale e paesaggistico delle previsioni (vecchie e nuove) nel loro insieme" e auspicando, da parte dell'amministrazione comunale di Collesalveti, la revisione di tutta la variante per tutto il territorio comunale, non solo dell'interporto, nel rispetto delle norme paesaggistiche e del piano di indirizzo territoriale con un'attenzione maggiore rivolta ai dimensionamenti e alla razionalità delle nuove destinazioni introdotte;

nonostante le osservazioni critiche della Regione il Consiglio comunale di Collesalveti ha, ostinatamente, con delibera del 4 aprile 2014, perseverato nel non prevedere quantomeno lo stralcio delle parti della variante oggetto di osservazioni,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario verificare se allo stato l'intero *iter* procedurale di costruzione dell'interporto in oggetto, compresi i vari e successivi interventi dei numerosi soggetti pubblici interessati, siano congrui, nel rispetto della normativa vigente e dell'accordo di programma, al progetto e alle finalità originariamente previste e che costituiscono la base integrante e necessaria per la concessione dei finanziamenti pubblici ed europei, o se contengano elementi di incoerenza, anche al fine di evitare di incorrere in eventuali, possibili infrazioni da parte dell'Unione europea.

(4-03940)

(12 maggio 2015)

RISPOSTA. - Il progetto per la creazione di un centro logistico multimodale è nato negli anni ottanta per fornire spazi necessari alla futura richiesta di aree per lo stoccaggio del traffico containerizzato e per il settore delle auto, con l'esigenza di recuperare/valorizzare le infrastrutture del comprensorio Pisa-Livorno, le quali, data la loro ubicazione, presentavano uno dei punti più interessanti per il rilancio economico dell'area costiera toscana.

Tale progetto è stato promosso dalla Regione Toscana che ha costituito la società interporto toscano A. Vespucci S.p.A. (ITAV S.p.A.) a composizione mista con capitale pubblico e privato.

La citata società è stata fondata con l'obiettivo di progettare, eseguire, costruire un interporto al fine di offrire infrastrutture specializzate e fornire servizi ad alto valore aggiunto, gestendo in maniera integrata le varie modalità di trasporto: marittimo, stradale, ferroviario ed aereo.

In particolare, la legge n. 240 del 1990, che prevedeva una definizione del ruolo degli interporti, ha inserito l'interporto di Livorno tra quelli di primo livello, per la sua importanza sul territorio nazionale nel settore dei trasporti, ma successivamente, il decreto-legge n. 81 del 2 febbraio 1994, abolendo la classificazione in livelli, ha collocato ogni interporto sulla medesima linea, valutandoli in relazione alla capacità di svolgere un ruolo coordinato con le esigenze specifiche e coerente con le grandi direttrici dei sistemi plurimodali.

Nel tempo è però mutata la concezione della "logistica" che non è più solo magazzini e depositi per favorire la distribuzione intermodale delle merci ma è finalizzata alla produzione, originando un sistema di gestione integrata dei flussi (o *supply chain management*), denominato *just in time*. Questo diverso approccio che vede la logistica a servizio della produzione, comporta la possibilità di catturare e generare valore e quindi attrarre e promuovere investimenti privati e interventi infrastrutturali in ambiti attrezzati a supporto dei flussi merceologici per le evidenti interconnessioni, in particolare con la distribuzione a media e lunga percorrenza.

La società ITAV, pertanto, prendendo atto delle mutate istanze provenienti dal mercato e per garantire un futuro all'interporto, si è fatta promotrice di un nuovo piano di sviluppo che, attraverso 2 adeguamenti al piano particolareggiato comunale, hanno determinato, pur nella logica dell'impianto originario, la progettazione di strutture in grado di soddisfare le nuove richieste insediative nell'ambito delle quali, alla minore richiesta di aree chiuse per lo stoccaggio/deposito di merci o materie prime, si è contrapposta una maggiore domanda di aree dove poter eseguire delle lavorazioni/manipolazioni delle merci o materie in transito.

Con riferimento al quesito posto circa la congruità, nel rispetto della normativa vigente e dell'accordo di programma, dell'intero *iter* procedurale inerente a costruzione dell'interporto, compresi i vari e successivi interventi dei soggetti pubblici interessati al progetto e alle finalità originariamente previste, va confermata la non interferenza della variante parziale di destinazione con le condizioni vincolanti stabilite dai finanziamenti pubblici concessi in corso.

Infatti, le opere di urbanizzazione devono avere funzione di uso comune all'intera area, mentre i fabbricati oggetto di finanziamento pubblico devono mantenere la destinazione d'uso di logistica, in conformità delle attuali destinazioni d'uso. Non appaiono pertanto rilevarsi impedimenti alla variazione di una modesta parte dell'interporto nella destinazione industriale, considerando anche che gli atti di pianificazione dell'amministrazione provinciale prevedono la necessità che la struttura dell'interporto vada oltre il ruolo assolto fino ad oggi e diventi vera e completa risorsa per il territorio creando occupazione e valore aggiunto.

Occorre inoltre considerare che la suddetta variante riguarda una parte modesta del territorio identificato all'interno della perimetrazione interporto, senza snaturarne le prevalenti funzioni logistiche e non presenta variazioni di dimensionamento delle volumetrie e/o superfici delle attuali previsioni.

Quanto alla sua ammissibilità, in rapporto alle disposizioni di legge in materia di insediamenti produttivi, con particolare riferimento alla legge fondamentale istitutiva dello Sportello unico attività produttive (decreto del Presidente della Repubblica 20 ottobre 1998 n. 447), il comune di Collesalveti, tenuto conto delle richieste di insediamento nell'area dell'interporto da parte di aziende, ha ritenuto che l'iniziativa della variante urbanistica fosse in perfetta sintonia con le citate disposizioni di legge in materia; infatti, l'articolo 5 del citato DPR prevede espressamente la possibilità di attivare la procedura della variazione degli strumenti urbanistici, qualora il progetto sia conforme alle norme vigenti in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza del lavoro, ma lo strumento urbanistico non individui aree destinate all'insediamento di impianti produttivi ovvero queste siano insufficienti.

Quanto alla compatibilità dei finanziamenti interportuali con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato, si evidenzia che nei casi in cui la Commissione europea si è pronunciata (ad esempio interporto campano SpA - aiuto di Stato n. 449/2008 ed interporto di Bari - aiuto di Stato SA.35124 2012/N) riguardo agli investimenti statali in materia di interporti, ha riconosciuto a tali interventi la natura di aiuti di Stato compatibili con l'ordinamento, in quanto lo sviluppo di porti e terminali intermodali svolge una funzione fondamentale per la realizzazione nell'Unione europea di un sistema logistico integrato e intelligente (si veda COM(2009) 279/4, punto 46.).

Si segnala, per completezza d'informazione, che i lavori realizzati con la convenzione del 16 aprile 1992 *ex* legge n. 240 del 1990, ultimati in data 11 gennaio 2007, sono stati collaudati alla data dell'8 marzo 2007. Attraverso il collaudo finale è stata riscontrata la conformità dell'esecuzione rispetto al programma oggetto di citata convenzione; risulta inoltre che le commissioni di collaudo ministeriali, in aggiunta alla verifica dello stato di attuazione dei lavori, hanno registrato positivamente l'evolversi dei pro-



grammi in conformità a quanto previsto dagli atti negoziali sottoscritti da questa amministrazione e l'interporto di Livorno.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DELRIO

(1° dicembre 2015)

---

SCAVONE. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno, della giustizia e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

a quanto risulta all'interrogante un affitto su due, in Italia, non è pagato regolarmente. In media, oltre il 50 per cento dei proprietari denuncia mensilità non pagate, con punte vicine al 60 per cento a Napoli e al 45 per cento a Roma, quota che scende al 35 per cento a Milano;

i dati sugli sfratti esecutivi nel 2013 (pubblicati dal Ministero dell'interno) rivelano che i provvedimenti di sfratto emessi sono stati circa 73.385, in crescita su base annua del 4,4 per cento. Tra i motivi, la morosità per l'89 per cento dei casi;

per fare fronte all'emergenza abitativa, stante la grave crisi economica attraversata dal nostro Paese, il Governo ha varato nella scorsa estate (luglio 2014) il fondo per la morosità incolpevole;

il Fondo di garanzia a copertura del rischio di morosità involontaria è stato dotato di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015. L'obiettivo è quello di «garantire il rischio di morosità da parte di quei locatari, generalmente affidabili, che a causa della sfavorevole situazione economica, si trovano momentaneamente in difficoltà». L'accesso al Fondo consente la sospensione temporanea del pagamento dei canoni di affitto;

secondo dati pubblicati dal Ministero dell'interno, sul totale dei 73.385 provvedimenti di sfratto del 2013 sono diversi i motivi per cui si giunge all'insolvenza: la morosità per l'89 per cento, la finita locazione per il 7,4 per cento e la necessità del proprietario per il 3,6 per cento;

il 53,8 per cento degli sfratti riguardano i comuni capoluogo mentre il 46,2 per cento le province. Le richieste di esecuzione sono state 129.575 con una crescita del 2,15 per cento. L'aumento più importante, il 7,75 per cento, è rappresentato dagli sfratti eseguiti per morosità, 31.399. Negli ultimi 5 anni gli sfratti sono stati 332.169, di cui 288.934 per morosità. Su 332.169 sentenze sono 145.208 gli sfratti eseguiti con intervento

dell'ufficiale giudiziario, mentre le richieste di esecuzione sono state 129.577. In sostanza, più di un inquilino su dieci in affitto da privati ha subito uno sfratto per morosità;

l'emergenza abitativa costituisce, nell'attuale crisi economica, uno dei fattori di maggiore e crescente tensione sociale che interessa larghi strati della popolazione appartenente, oltre alle tradizionali categorie a rischio, anche a fasce di ceto medio, professionisti e famiglie con doppio reddito;

una sospensione immediata dell'esecuzione di tutti gli sfratti, compresa la morosità incolpevole e uno stanziamento straordinario per ripristinare un fondo sociale per gli affitti adeguato alle esigenze delle famiglie in difficoltà, appaiono a giudizio dell'interrogante veramente necessarie come pure l'istituzione di un piano straordinario per gli alloggi popolari, utilizzando a tal fine e con priorità il patrimonio pubblico e le aree pubbliche;

la crisi economica ha ulteriormente amplificato il problema: le paghe e le pensioni sono le più basse d'Europa. Ai sensi dell'art. 25 della dichiarazione dei Diritti dell'uomo firmata anche dall'Italia nel 1948 "ogni individuo ha il diritto ad un tenore di vita sufficiente a garantire la salute e il benessere proprio e della sua famiglia, con particolare riguardo all'alimentazione, al vestiario, all'abitazione, e alle cure mediche e ai servizi sociali necessari ed ha diritto alla sicurezza in caso di disoccupazione, malattia, invalidità, vedovanza, vecchiaia e in ogni altro caso di perdita dei mezzi di sussistenza per circostanze indipendenti dalla sua volontà";

purtroppo, sussistono ancora le condizioni che hanno indotto a concedere la proroga dell'esecuzione degli sfratti riguardanti particolari categorie sociali disagiate, concessa con l'art. 8, comma 10-*bis*, del decreto "Milleproroghe" (decreto-legge n. 192 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 11 del 2015), il quale ha prorogato al 28 giugno 2015 l'esecuzione degli sfratti per finita locazione di cui alla legge 8 febbraio 2007, n. 9;

più precisamente, tale normativa ha disposto che, al fine di ridurre il disagio abitativo e di favorire il passaggio da casa a casa per le particolari categorie sociali individuate dall'articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9 (cosiddetta inquilini "disagiati"), in attesa della realizzazione delle misure e degli interventi previsti dal Piano nazionale di edilizia abitativa di cui all'articolo 2, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, l'esecuzione dei provvedimenti di rilascio per finita locazione degli immobili adibiti ad uso abitativo è stata ulteriormente differita al 28 giugno 2015;

detta proroga (di 4 mesi) può essere richiesta dagli inquilini "disagiati", vale a dire quei soggetti che: hanno un reddito annuo lordo complessivo familiare inferiore a 27.000 euro; sono o hanno nel proprio nucleo fa-

miliare persone ultrasessantacinquenni, malati terminali o portatori di *handicap* con invalidità superiore al 66 per cento; non possiedono altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella Regione di residenza;

sono inclusi anche i nuclei familiari che, ferme le condizioni precedenti, includono figli fiscalmente a carico;

la proroga concessa fino al 28 giugno 2015 di prossima scadenza, presenta a parere dell'interrogante delle evidenti criticità. In primo luogo essa è disposta su istanza di parte, ma a discrezione del giudice che valuta caso per caso; in secondo luogo, se finora le condizioni che davano diritto alla proroga (età, reddito, *handicap*, malattie terminali, composizione dello stato di famiglia) potevano essere semplicemente autocertificate con dichiarazione consegnata all'Ufficiale giudiziario, ora invece è necessario un ricorso al tribunale e per farlo si devono sopportare dei costi anche superiori a 300 euro: tra iscrizione, copie, notifiche e l'onorario dell'avvocato. Tale importo rappresenta un'assurdità, visto che dovrà essere sborsato da famiglie che non guadagnano neanche 1.000 euro al mese e che sono formate solo da anziani, malati terminali, nuclei con minori e portatori di *handicap*;

la necessità di concedere un'ulteriore proroga, a condizioni più ragionevoli di quelle illustrate, emerge dal fatto che gli inquilini "disagiati" pagano regolarmente il canone di locazione e, se non fosse loro concessa una proroga, sarebbero incostituzionalmente e irragionevolmente discriminati rispetto ai conduttori morosi i quali potrebbero, invece, beneficiarne;

con maggior impegno esplicativo, si rileva che la negazione di una proroga agli inquilini disagiati sarebbe incostituzionale per disparità di trattamento e irragionevolezza, se si considera che generalmente il locatore che ha stipulato un contratto ordinario ad equo canone, può richiedere il rilascio dell'immobile solo se ha necessità dello stesso per sé o per la propria famiglia, anche solo al fine di farne una speculazione edilizia;

è di tutta evidenza che se l'inquilino appartenente alle cosiddette categorie disagiate (ragione per cui naturalmente riscontra maggiori difficoltà nel trovarsi un'altra sistemazione abitativa) corrisponde regolarmente il canone di locazione (quindi non è moroso), egli è certamente più meritevole di tutela rispetto all'inquilino moroso, ovvero che corrisponde un canone di locazione in misura minore del dovuto e al quale invece si concede una proroga;

se il proprietario non ha necessità di abitare la casa, sarebbe ragionevole e conforme alla Costituzione far prevalere sull'interesse egoistico di quest'ultimo al rilascio dell'immobile, la funzione sociale del contratto liberamente concluso a suo tempo, contratto che almeno andrebbe rinnovato per altri 6 anni, semmai lasciando al giudice la possibilità di stabilire se il

proprietario abbia o meno motivi validi e meritevoli di tutela per rientrare in possesso dell'immobile medesimo;

sempre al fine di assicurare una più efficace tutela agli inquilini "disagiati" non morosi, andrebbe negata alle società di capitali proprietarie di immobili, la possibilità di richiederne il rilascio solo per perseguire un profitto o per ragioni di speculazione;

la necessità di concessione di un'ulteriore proroga oltre il 28 settembre 2015 appare, infine, doverosa, considerata la situazione economica stringente che si riverbera proprio sui soggetti più deboli quali disoccupati, ammalati senza reddito, famiglie numerose, diseredati. Tali circostanze non possono essere ignorate da uno Stato sociale che ai sensi dell'articolo 2 della Costituzione riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale, che, ai sensi dell'articolo 3 della Costituzione prescrive quale compito della Repubblica "rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana", e che, infine, ai sensi dell'articolo 42 della Costituzione "... La proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge, che ne determina i modi di acquisto, di godimento e i limiti allo scopo di assicurarne la funzione sociale e di renderla accessibile a tutti",

si chiede di conoscere se il Governo, nell'ambito delle proprie prerogative e facoltà, intenda promuovere delle iniziative per far fronte alla situazione di difficoltà e di urgenza, ovvero se, stante la grave situazione di indigenza in cui versano centinaia di migliaia di famiglie italiane, intenda attivarsi, nell'ambito delle proprie competenze, perché sia accordata la proroga dell'esecuzione degli sfratti oltre la data del 28 giugno 2015 a beneficio delle seguenti categorie di soggetti: anziani ultrasessantacinquenni; portatori di *handicap* gravi o minori; malati gravi o terminali e a soggetti che non dispongono di altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella regione di residenza, a condizione che i beneficiari non siano incorsi in morosità e posseggano un reddito annuale complessivo familiare inferiore a 27.000 euro.

(4-04084)

(10 giugno 2015)

RISPOSTA. - Come è noto la legge 8 febbraio 2007, n. 9, al fine di contenere il disagio abitativo presente soprattutto nei comuni metropolitani, ha sospeso le procedure esecutive di sfratto per finita locazione nei confronti di determinate categorie. Si tratta di nuclei familiari in possesso dei seguenti requisiti: reddito annuo lordo complessivo familiare inferiore a 27.000 euro; che siano o abbiano nel proprio nucleo familiare persone ultrasessantacinquenni, malati terminali o portatori di *handicap* con invalidità

superiore al 66 per cento, purché non in possesso di altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella regione di residenza. La sospensione si applica, alle stesse condizioni, anche ai conduttori che abbiano, nel proprio nucleo familiare, figli fiscalmente a carico.

Successivamente, ulteriori provvedimenti legislativi, hanno prorogato la sospensione delle procedure di sfratto per tali categorie; l'ultima proroga ha avuto efficacia fino al 31 dicembre 2014. La sospensione ha interessato circa 2.000 nuclei familiari. Il dato è stato desunto dall'Agenzia delle entrate sulla base delle dichiarazioni dei redditi presentate dai proprietari che possono, a fronte del mancato rilascio dell'immobile, non dichiarare ai fini IRPEF il reddito derivante dalla locazione dell'immobile interessato dalla sospensione. Per maggiore informazione va segnalato che il fenomeno sfratti riguarda anche la categoria morosità (circa 65 a livello aggregato) unitamente a quella della finita locazione (circa 5.000) che investe categorie più ampie di quelle considerate dalla legge n. 9 del 2007; residuale risulta essere lo sfratto per necessità del locatore (circa il 3 per cento).

Tra le diverse recenti misure di contrasto al disagio abitativo adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si ricorda il Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili ed alloggi di edilizia residenziale pubblica (ERP) adottato ai sensi *ex art.* 4 del decreto-legge n. 47 del 2014 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 80 del 2014), il quale, con una dotazione di 467,9 milioni di euro, prevede espressamente che parte degli alloggi recuperati siano prioritariamente assegnati ai soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio in possesso delle caratteristiche economico-sociali individuate dal citato articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9.

Per quanto concerne il Fondo nazionale per l'accesso alle abitazioni in locazione, di cui all'articolo 11 della legge 9 dicembre 1998, n. 431 (definanziato dal 2012) è stata ripartita ed erogata alle regioni la disponibilità 2014-2015 di complessivi 200 milioni nel biennio.

Si evidenzia che tale strumento può essere ora utilizzato, oltre che per la concessione ai conduttori aventi determinati requisiti di contributi integrativi per il pagamento dei canoni di locazione, anche per sostenere iniziative intraprese dai comuni e dalle regioni, volte a favorire la mobilità nel settore della locazione, attraverso il reperimento di alloggi da concedere in locazione a canoni concordati di cui può beneficiare l'intera platea dei soggetti sottoposti a procedura di rilascio dell'immobile, purché in possesso di determinati requisiti, secondo quanto stabilito dall'articolo 2 del decreto-legge 28 marzo 2014, n. 47.

Con il decreto 29 gennaio 2015, concernente il riparto della disponibilità assegnata al Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione per l'anno 2015 (100 milioni di euro) si è ritenuto di

avviare, in aggiunta alle finalità generali del Fondo, che consente di erogare contributi per il pagamento dei canoni di locazione per soggetti in possesso di determinati requisiti, anche concrete azioni di contrasto al disagio abitativo dei conduttori di immobili appartenenti alle categorie sociali di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2009, n. 9, sottoposti a procedure esecutive di rilascio per finita locazione.

Per le citate finalità il decreto intende promuovere, prioritariamente, la sottoscrizione di nuovi contratti a canone concordato.

Il decreto ministeriale 29 gennaio 2015 ha previsto che i comuni interessati, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione del decreto stesso, comunicassero alla regione il numero dei provvedimenti esecutivi di rilascio emessi nei confronti delle categorie sociali, di cui al citato articolo 1, comma 1, della legge n. 9 del 2007 e che le regioni, nei successivi 30 giorni, provvedessero al riparto delle disponibilità e all'erogazione delle risorse statali trasferite; si è trattato, pertanto, di una procedura che si è svolta esclusivamente a livello territoriale (comunale e regionale).

Si segnala inoltre che il Ministero ha comunque avviato un monitoraggio per misurare l'efficacia delle misure di sostegno poste in essere relativamente alle annualità 2014 e 2015.

Fattore di forte criticità, segnalato dalle regioni, all'interno della procedura di assegnazione e utilizzo delle risorse relativamente all'utilizzo dell'accantonamento del 25 per cento del riparto 2015 del Fondo di cui alla legge n.431 del 1998, è l'estrema difficoltà dei comuni di accedere ai dati relativi al numero dei provvedimenti esecutivi di rilascio emessi nei confronti delle categorie sociali, di cui al citato articolo 1, comma 1, della legge n. 9 del 2007.

In merito al Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni, dai dati acquisiti al 30 aprile 2015, sulla disponibilità complessiva per il biennio 2014-2015 pari ad oltre 324 milioni di euro (di cui 200 milioni statali) le risorse assegnate dalle regioni ai comuni ammontano a 93,7 milioni di euro e quelle effettivamente trasferite sono circa 75 milioni. Mentre, sull'utilizzo della riserva del 25 per cento, sul riparto 2015 di 100 milioni, il monitoraggio restituisce un dato di pressoché inutilizzo: 1,4 milioni su 25. Anche alla data del 30 giugno 2015 si evidenzia un utilizzo che, seppure incrementato rispetto al precedente valore riscontrato, risulta comunque ridotto ad euro 3.540.854,23. In tale contesto le regioni che hanno utilizzato, seppure parzialmente, la riserva del 25 per cento sono: Toscana euro 994.000 - Lazio euro 900.000 - Abruzzo euro 14.460 - Molise euro 205.148,141 - Puglia euro 1.344.000 - Sardegna euro 133.245,82.

Peraltro, tali regioni, che hanno parzialmente utilizzato tale riserva, hanno fornito esclusivamente il dato aggregato economico utilizzato e

non il numero dei contributi assegnati. Soltanto le regioni Puglia e Sardegna hanno elencato i comuni cui hanno trasferito le risorse.

Per quanto concerne, poi, il Fondo inquilini morosi incolpevoli, il monitoraggio restituisce un quadro procedurale regionale molto articolato. Su un totale di 83,39 milioni di euro disponibili (di cui 68,46 statali) le risorse assegnate dalle regioni si attestano a 23,49 milioni, mentre quelle effettivamente trasferite sono pari a poco più di 12 milioni. I contratti rinnovati ammontano a 204; i nuovi contratti sottoscritti a canone concordato sono 78; quelli rinegoziati con un canone inferiore risultano 38; i differimenti di esecuzione dei provvedimenti di rilascio sono 501; le assegnazioni di alloggi ERP sono 31.

A fronte del quadro descritto, che restituisce un utilizzo non soddisfacente delle risorse impiegate da parte degli enti beneficiari, è intenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti precisare, mediante apposita circolare, le iniziative da assumere per un coinvolgimento più incisivo degli enti locali, al fine di ridurre l'impatto degli sfratti, innalzando l'efficacia delle misure di sostegno poste in essere.

In particolare, si è sensibilizzato il Ministero dell'interno affinché i prefetti diano comunicazione ai sindaci della data di impiego della forza pubblica per l'esecuzione dei provvedimenti di sfratto, al fine di consentire agli stessi di adottare tutte le misure che favoriscono il passaggio di casa in casa dei soggetti interessati dalle procedure esecutive di rilascio per finita locazione, e di attivarsi inoltre, per l'utilizzo delle risorse di cui al punto 2 del citato decreto 29 gennaio 2015 di riparto della disponibilità 2015, assegnata al Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione, promuovendo, prioritariamente, la sottoscrizione di nuovi contratti a canone concordato; ancora l'assegnazione in via prioritaria, qualora i soggetti interessati siano in possesso dei requisiti previsti per l'accesso all'edilizia residenziale pubblica, degli alloggi di risulta da recuperare con interventi di non rilevante entità, vale a dire massimo 15.000 euro ad alloggio, del citato Programma di recupero ERP; infine, qualunque ulteriore e utile iniziativa, anche per il tramite di agenzie o istituti per la locazione.

Si ricorda, da ultimo, che sul tema della proroga sfratti sono in corso, presso il Ministero, diversi incontri con il sindacato inquilini e altre associazioni di categoria, per individuare azioni che non siano una "proroga della proroga", ma che portino a realizzare la politica del passaggio da casa a casa dei soggetti interessati.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

DELRIO

(1° dicembre 2015)

