

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
— XVIII LEGISLATURA —

**Giovedì 4 ottobre 2018**

**alle ore 9,30**

**44<sup>a</sup> Seduta Pubblica**  
—————

**ORDINE DEL GIORNO**

**I. Interrogazioni** (*testi allegati*)

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

## INTERROGAZIONI

### INTERROGAZIONE SULLA RIDUZIONE DELLE ORE DI INSEGNAMENTO DEL PRIMO STRUMENTO NEI LICEI MUSICALI

(3-00183) (7 agosto 2018)

RUSSO, MONTEVECCHI, VANIN, GRANATO, CORRADO, DE LUCIA, MARILOTTI, FLORIDIA - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca* - Premesso che:

l'art. 7 del decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 89 ha decretato la nascita del cosiddetto liceo musicale e, per il tramite dell'allegato E, ha stabilito il relativo piano di studio, il quale originariamente prevedeva due ore di insegnamento di primo strumento musicale nel corso del I e II anno scolastico;

l'insegnamento citato costituisce il cuore dei licei musicali e spesso la scelta di tale istituto viene fatta proprio in base all'opportunità offerta agli alunni di poter approfondire lo studio degli strumenti;

il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con nota n. 21315 del 15 maggio 2017, recante "Dotazione organiche del personale per l'anno scolastico 2017/2018", ha ridotto a un'ora l'insegnamento di primo strumento;

considerato che:

a giudizio degli interroganti tale previsione, in primo luogo, ha leso il diritto allo studio del primo strumento riconosciuto dalla lettera del decreto del Presidente della Repubblica n. 89 del 2010 e, in secondo luogo, ha diminuito il numero di cattedre e, di conseguenza, impedito ai docenti vincitori di concorso di ottenere l'assegnazione delle cattedre ovvero, se già immessi in ruolo, di ottenere la mobilità;

conseguentemente, i genitori degli alunni, assieme ai docenti dei licei musicali, hanno impugnato la nota ministeriale;

il Tribunale amministrativo regionale (TAR) del Lazio, con la sentenza n. 2915 del 14 marzo 2018, e, successivamente, il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 3409 del 5 giugno 2018, hanno accolto le istanze dei licei musicali, e hanno ordinato al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca l'immediato ripristino del corretto orario scolastico, così come previsto dalla legge;

tuttavia, il Ministero, nelle more del giudizio pendente presso il Consiglio di Stato, ha confermato la nota organici dell'anno precedente con nota n. 16041 del 29 marzo 2018, recante "Dotazione organiche del personale per l'anno scolastico 2018/2019";

si registra, peraltro, che, come comunicato nel corso dell'audizione presso le Commissioni congiunte Istruzione di Camera e Senato dello scorso 1° agosto 2018 dal ministro Bussetti, la questione è stata posta all'attenzione dell'Avvocatura di Stato, ma nelle more la situazione resterebbe inalterata per l'anno scolastico 2018/2019;

considerato che, a parere degli interroganti oggi, in spregio a quanto stabilito dalla legge e dalla giurisprudenza, è ancora prevista una sola ora di insegnamento di primo strumento nel corso del I e II anno scolastico e, dunque, anche quest'anno, in assenza di un intervento, verrebbero violati il diritto allo studio di tutti gli alunni dei licei musicali e il diritto degli insegnanti a ottenere la mobilità,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda conformare quanto previsto nella nota ministeriale n. 16041 del 29 marzo 2018 al dettato normativo, sulla base di quanto statuito dalla giustizia amministrativa e, dunque, integrare le ore di insegnamento di primo strumento nel corso del I e II anno scolastico, con conseguente ricalcolo del nuovo organico e relativa modifica delle graduatorie di mobilità.

## **INTERROGAZIONE SULL'AMPLIAMENTO DELLA STRADA STATALE 372 "TELESINA" E IL SUO REGIME DI CIRCOLAZIONE**

(3-00003) (28 marzo 2018)

LONARDO, DE SIANO, CARBONE - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

la città di Benevento, e con essa il Sannio, trovano nella strada statale 372 "Telesina" il principale collegamento stradale verso Roma e parte del Paese;

se, da un lato, i circa 70 chilometri che collegano Benevento a Caianello e dunque all'autostrada A1 rappresentano un elemento essenziale alla mobilità territoriale sannita, ne costituiscono anche un limite storico. La struttura stessa dell'arteria, a due sole corsie, rende infatti un viaggio in sé breve in un percorso accidentato, caratterizzato da un intenso traffico veicolare, anche pesante, e da condizioni del manto stradale generalmente carenti;

la tratta, strategica anche per il territorio della provincia di Caserta, è interessata da un progetto di raddoppio delle corsie più volte approvato, ma non ancora realizzato. Tale intervento è atteso da anni dalle popolazioni residenti lungo la tratta, non solo nell'ottica di un sostanziale miglioramento delle condizioni di percorrenza, ma anche come requisito necessario ad attirare investimenti sui territori limitrofi;

le abbondanti precipitazioni invernali hanno reso ulteriormente disastrose le condizioni del manto stradale, già costantemente messo alla prova dal traffico intenso di auto e mezzi pesanti;

la segnaletica stradale risulta carente soprattutto all'altezza degli svincoli e non adeguata a limitare i rischi tipici di una tratta con le caratteristiche della Telesina;

il percorso è costellato da una serie di *autovelox* che, lungi dall'essere strumento di prevenzione, sono percepiti, per numero e posizionamento, più come un'occasione di guadagno per i Comuni lungo la tratta. Di recente, dopo numerose contestazioni, sono stati innalzati i limiti di velocità preesistenti che avevano reso ulteriormente disagiata la percorrenza dell'arteria, senza aver prodotto risultati apprezzabili in termini di sicurezza stradale e diminuzione dei sinistri,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di accelerare la procedura per il raddoppio della strada statale 372 "Telesina" e, nelle more dell'intervento, di proporre all'Anas di operare per migliorare le condizioni del manto stradale;

se non ritenga di introdurre limiti di velocità omogenei e coerenti con il tipo di tratta;

se non ritenga di aumentare la segnaletica stradale in particolare all'altezza di svincoli e punti critici;

se non ritenga altresì di interdire la strada al traffico di mezzi pesanti.

## **INTERROGAZIONE SULL'ISPETTORATO NAZIONALE DEL LAVORO**

(3-00122) (25 luglio 2018)

LONARDO, BATTISTONI, BERUTTI, SERAFINI, MASINI, CONZATTI - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 149 del 2015, recante "Disposizioni per la razionalizzazione e la semplificazione dell'attività ispettiva in materia di lavoro e legislazione sociale, in attuazione della legge 10 dicembre 2014, n. 183", in attuazione della legge delega n. 183 del 2014, si è proceduto all'istituzione dell'agenzia unica per le ispezioni del lavoro, denominata "Ispettorato nazionale del lavoro" (INL), di cui, in successiva data, sono stati approvati lo statuto e le normative di organizzazione;

l'INL ha una propria autonomia organizzativa e contabile ed è posto sotto la vigilanza del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, a cui spetta il monitoraggio periodico sugli obiettivi e sulla corretta gestione delle risorse finanziarie, deve svolgere le attività ispettive già esercitate dal Ministero, dall'INPS e dall'INAIL;

in base alle direttive emanate dal Ministero, l'Ispettorato esercita e coordina sul territorio nazionale la funzione di vigilanza in materia di lavoro, contribuzione, assicurazione obbligatoria e di legislazione sociale, nonché in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, nei limiti delle competenze attribuite al personale ispettivo del Ministero, come stabilito dal decreto legislativo n. 81 del 2008;

il legislatore, con l'istituzione dell'Ispettorato, ha voluto la progressiva integrazione dei servizi ispettivi del Ministero e di quelli di INPS ed INAIL, rafforzando, inizialmente, i poteri di coordinamento dell'attività ispettiva già riconosciuti al Ministero dal decreto legislativo n. 124 del 2004, per poi giungere alla creazione della figura dell'ispettore unico di vigilanza, al fine di razionalizzare l'attività di controllo sulle imprese, anche a tutela del principio della libera concorrenza e di garantire maggiore efficacia dei controlli;

il personale ispettivo di INPS e di INAIL continua a svolgere sempre e solo i compiti che già svolgeva precedentemente alla nascita dell'INL, non essendo avvenuta la reale integrazione voluta dal legislatore della riforma del 2015;

in alcune realtà territoriali i servizi ispettivi dell'INPS programmano autonomamente le ispezioni in azienda, senza la preventiva approvazione delle commissioni di programmazione della vigilanza presso gli ispettorati interregionali del lavoro, con evidente violazione del dettato normativo ed eludendo la finalità di evitare duplicazioni di interventi ispettivi nella medesima realtà imprenditoriale;

l'ultima circolare dell'INL a firma del direttore centrale vigilanza, avente ad oggetto la vigilanza straordinaria per il contrasto al caporalato in agricoltura (nota prot. 6346 del 19 luglio 2018), mira all'intensificazione, in particolare durante il periodo estivo, della vigilanza in agricoltura finalizzata a contrastare il fenomeno del caporalato attraverso la creazione di specifiche *task force* anche a livello interregionale,

si chiede di sapere:

per quale ragione si vada in direzione opposta rispetto alla creazione della figura di un ispettore unico del lavoro, dato che il personale INPS ed INAIL non è impegnato nell'attività ispettiva, che pone al centro la tutela delle condizioni di lavoro, sacrificando in questo modo il contrasto al caporalato e alla lotta del sommerso;

per quale ragione non vi sia un reale coordinamento da parte dell'INL con i servizi ispettivi delle aziende sanitarie locali, così come previsto dal decreto istitutivo dell'INL, che hanno competenza generale in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro. Ne deriva che in assenza di tale coordinamento da parte della nuova agenzia INL, le verifiche non si effettuano in modo omogeneo; giova evidenziare, inoltre, che in alcune regioni il sistema sanitario è più efficiente e vi è anche un maggior controllo della normativa della sicurezza, in altre meno, ciò determinando una tutela disomogenea dei lavoratori, con il conseguente aumento degli infortuni sul lavoro;

come il Ministro in indirizzo intenda garantire il contrasto al fenomeno del caporalato, così come indicato anche dalla circolare INL, vista la drastica riduzione del personale ispettivo dell'INL e il mancato utilizzo degli ispettori INPS e INAIL, che dovrebbero essere utilizzati anche per questa finalità, così come voluto dal legislatore della riforma;

come intenda garantire la reale collaborazione con i reparti territoriali dell'Arma dei Carabinieri (così come indicato nella circolare) per la programmazione degli interventi mirati al contrasto del caporalato;

come intenda potenziare i servizi ispettivi dell'INL, che hanno visto ridursi drasticamente il numero di ispettori (l'ultimo concorso risale al 2006) con evidente ricadute di minori controlli sul territorio e con il conseguente dilatarsi dei fenomeni di sfruttamento dei lavoratori e il dilagare di tutti i fenomeni illegali legati al mondo del lavoro;

come intenda garantire una reale programmazione unica dell'attività ispettiva sul territorio, anche attraverso l'eliminazione delle a parere degli interroganti inutili commissioni territoriali di programmazione e attraverso l'accentramento della programmazione delle attività ispettive presso gli ispettorati territoriali del lavoro, che dovrebbero essere deputati a tale compito.

**INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ART  
151-BIS DEL REGOLAMENTO**

**INTERROGAZIONE SULL'ATTUALE DISCIPLINA DEL  
LAVORO OCCASIONALE**

(3-00252) (3 ottobre 2018)

DURNWALDER, UNTERBERGER, STEGER, LANIECE - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

l'articolo 54-*bis* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ha introdotto il contratto di prestazione occasionale, sostituendo di fatto i vecchi "*voucher*";

il decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2018, n. 96, recante "Disposizioni urgenti per la dignità dei lavoratori e delle imprese" ("decreto dignità"), ha introdotto, all'articolo 2-*bis*, una serie di ulteriori modifiche alla disciplina delle prestazioni occasionali, di cui all'articolo 54-*bis* richiamato;

considerato che:

le regole ad oggi vigenti sulla disciplina del lavoro occasionale prevedono una serie di procedure complicate, che a giudizio degli interroganti ne stanno determinando il sostanziale fallimento; sono infatti solo poche decine di migliaia i rapporti attivati rispetto alle esperienze precedenti;

le imprese del settore agricolo possono accedere ai nuovi "*voucher*" solo qualora l'azienda non superi il limite di 5 dipendenti assunti a tempo indeterminato;

l'Inps non ha ancora fornito indicazioni chiare sull'applicazione della nuova disciplina;

la procedura attraverso il sito *web* dell'Inps è molto farraginoso e difficilmente utilizzabile, sia da parte del prestatore, sia da parte dell'agricoltore: prima dell'utilizzo, è necessario il versamento del compenso sul conto virtuale del sito Inps, ma la cifra viene accreditata, in media, solo 10 giorni dopo e prima non è utilizzabile;

l'istituto dei "*voucher*", prima della sua soppressione, era uno strumento di facile utilizzo e molto diffuso in agricoltura;

considerato altresì che gli enti locali, per garantire i servizi socio-assistenziali ai cittadini, si avvalgono di cooperative sociali e organizzazioni non lucrative di utilità sociale per l'organizzazione di servizi aggiuntivi sociali e assistenziali per persone portatrici di *handicap*, nonché di servizi aggiuntivi di assistenza socio-pedagogica ai bambini, in determinati periodi dell'anno, quindi per esigenze



temporanee ed eccezionali, ma tali organizzazioni non sono contemplate tra i destinatari della nuova disciplina sul lavoro occasionale introdotta dal decreto dignità,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno riconsiderare una modifica normativa volta a reintrodurre l'istituto dei *voucher*, così come regolati, prima dell'abrogazione, dal decreto-legge 17 marzo 2017 n. 25, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 aprile 2017, n. 49, reintroducendo gli articoli 48, 49 e 50 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, e di inserire, tra i possibili beneficiari, anche persone iscritte regolarmente nell'assicurazione generale obbligatoria;

se non sia possibile estendere l'utilizzo delle prestazioni occasionali anche agli enti non commerciali e alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale che organizzano, anche per conto dei Comuni, i servizi sociali e assistenziali e socio-pedagogici.

## **INTERROGAZIONE SULLA SOLUZIONE DELLE CRISI OCCUPAZIONALI DELLA PROVINCIA DI FROSINONE E DELL'UNICOOP TIRRENO**

(3-00246) (3 ottobre 2018)

DE PETRIS - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

la situazione nell'area interessata dalla cosiddetta Vertenza Frusinate continua a colpire centinaia di lavoratori e le loro famiglie. Periodicamente, infatti, la politica territoriale e nazionale si ritrovano a discutere circa la necessità di rifinanziare gli ammortizzatori della mobilità in deroga in tale area di crisi complessa: ancora una volta, dunque, bisogna chiedere le coperture necessarie alla proroga della mobilità in deroga e lo sblocco dell'*iter* relativo al pagamento delle precedenti annualità, al fine di garantire una maggiore tranquillità ai lavoratori coinvolti dalla drammatica crisi;

è evidente, tuttavia, come ciò non sia sufficiente a risolvere le criticità emerse negli anni. Sono necessarie, invece, anche altre misure: la conclusione delle procedure per la sottoscrizione dell'accordo di programma e la pubblicazione dei bandi per la reindustrializzazione dell'area; l'avvio di un processo di politiche attive efficace e rispondente alle reali esigenze del territorio; l'avvio di un processo di semplificazione amministrativa che faciliti il percorso di reindustrializzazione e di sostegno al reddito. Tutti aspetti largamente emersi negli incontri degli ultimi mesi, che necessitano di trovare il giusto ascolto e soluzioni concrete;

negli ultimi giorni, poi, erano previsti incontri al Ministero dello sviluppo economico in merito ad un'altra vertenza altamente significativa, riguardante le Unicoop Tirreno, che vede centinaia di lavoratori rischiare il proprio posto a causa di un piano industriale scellerato, che prevede la cessione degli 8 punti vendita del sud del Lazio (Pomezia, Fiuggi, Velletri, Aprilia, Genzano, Colleferro e Frosinone);

il Ministro in indirizzo, che ha voluto con decisione connettere in modo così significativo i temi dello sviluppo economico e del lavoro, deve ora impegnarsi concretamente, al fine di rintracciare soluzioni per garantire il futuro occupazionale di migliaia di persone e di tutti i territori coinvolti. Non è possibile che, come sempre, siano i lavoratori a pagare le scelte sbagliate degli ultimi anni fatte da chi aveva responsabilità gestionali e politiche,

si chiede di conoscere quali siano le soluzioni approntate dal Ministro in indirizzo al fine di giungere a una conclusione positiva delle vertenze dell'area della provincia di Frosinone e delle Unicoop Tirreno.

## **INTERROGAZIONE SUI PREZZI ELEVATI DI CARBURANTI E SERVIZI NELLE AREE DI SOSTA AUTOSTRADALI**

(3-00248) (3 ottobre 2018)

GARNERO SANTANCHE', CIRIANI - *Al Ministro dello sviluppo economico* -  
Premesso che:

risulta di pubblica, consolidata e diffusa conoscenza la problematica degli elevati prezzi dei carburanti e dei servizi di ristorazione lungo la rete autostradale nazionale, il cui aumento si è andato progressivamente accelerando nel tempo, dal momento che, come ad esempio denunciato dai consumatori e dai gestori degli impianti di distribuzione carburanti nell'arco di 15 anni, ossia dalla privatizzazione della rete, i prezzi dei carburanti, da qualche centesimo al litro nel 2003 (divario compatibile con i maggiori costi di gestione di un servizio attivo sulle 24 ore), sono oggi superiori a quelli praticati sulla rete stradale ordinaria da un minimo di 11 ad un massimo di ben 33 centesimi al litro, a seconda delle modalità di servizio (*self* o *servito*) e del confronto effettuato sul *benchmark* medio della rete stradale a marchio petrolifero ovvero degli operatori indipendenti ("pompe bianche"), divario talmente significativo da non potersi in alcun modo ritenere motivato da fondate ragioni di mercato;

è noto che i concessionari delle tratte autostradale impongono agli operatori cui viene affidato il servizio di vendita di carbolubrificanti ovvero di servizi di ristorazione rilevanti *royalty* sia sui volumi erogati, per i carbolubrificanti, ovvero sui valori delle vendite, per gli altri servizi, che gravano sulla formazione dei prezzi di vendita ai consumatori, determinandone in significativa misura la lievitazione;

secondo stime prudenziali, nel quindicennio 2003-2017 l'ammontare di tali *royalty*, stanti i volumi di carburanti venduti e l'ammontare dei servizi diversi erogati, si attesterebbe cumulativamente sui circa 5 miliardi di euro, ripartiti quasi alla pari tra carburanti e servizi;

a ciò si accompagna un aumento significativo dei pedaggi introitati, che passano, secondo gli stessi dati di AISCAT, l'Associazione dei concessionari autostradali, da 4,7 miliardi di euro nel 2003 a 8,1 miliardi di euro nel 2017, con una lievitazione del 71,5 per cento (un po' meno severa, pari al 68,6 per cento, se si sterilizza l'effetto dell'aumento dell'IVA intervenuto dal 2011), ma in ogni caso superiore di più di 3 volte all'inflazione cumulata nel quindicennio e di più di 8 volte all'incremento delle percorrenze chilometriche sulle tratte viarie;

tale concomitanza di fattori, in aggiunta agli effetti di una lunga crisi economica che nel comparto autostradale ha dispiegato le conseguenze peggiori nell'anno 2012, ha influito in misura tale da determinare una marcata disaffezione dei consumatori con effetti evidenti non sui volumi del traffico (che sono anzi

aumentati di oltre 8 punti percentuali sul 2003, nonostante le forti flessioni degli anni 2012-2014), ma sulle vendite di beni e servizi offerti dalla rete autostradale; secondo i dati forniti da AISCAT, e secondo le analisi sviluppate dalla Associazione dei gestori autostradali Confcommercio (ANISA), le vendite di carburanti dal 2003 al 2017 sono diminuite in misura pari al 63 per cento (da 4,023 miliardi di litri a 1,499), fenomeno del tutto anomalo, se si considera, come termine di confronto, che dal 2003 al 2017 i consumi di carburanti si sono ridotti nel complesso nell'ordine di non più del 19 per cento, con una caduta dei litri medi erogati dalle stazioni di servizio nell'ordine di 66 punti percentuali (da 9,4 milioni di litri ad impianto a 3,2, con conseguente insostenibilità dell'equilibrio gestionale di un numero ampiamente maggioritario delle microimprese che operano nella rete); ma anche le vendite di altri beni e servizi di ristorazione manifestano, tenendo conto dei fattori combinati delle dinamiche dell'inflazione e delle dinamiche del traffico, perdite, rispetto alle aspettative "naturali", che raggiungono il 30 per cento;

considerato che:

l'imposizione delle *royalty* da parte dei concessionari costituisce di fatto una modificazione peggiorativa delle condizioni di esercizio e formazione dei prezzi nel comparto rispetto al mercato "generale" ed a quello della rete stradale ordinaria, con inevitabili conseguenze sul piano della competitività per le imprese e microimprese che vi operano con rischi ed investimenti propri e non del concessionario;

tale *deficit* di competitività si è andato progressivamente enfatizzando a causa di politiche commerciali miranti comunque a realizzare margini non compatibili con le offerte del mercato dei carburanti esterno al comparto;

i consumatori che sono necessitati a percorrere le tratte autostradali risultano penalizzati dalle dinamiche quantomeno "speculative" dei pedaggi e da quelle relative a beni e servizi nella rete distributiva, tanto che si può giustamente definire il crollo delle vendite una vera e propria "fuga" dal mercato di comparto;

l'imposizione delle *royalty* nell'ambito del regime concessorio costituisce, di fatto, una discriminazione oggettiva e rilevante della potenzialità competitiva delle imprese e microimprese che operano nel mercato complessivamente integrato dell'offerta di beni, quali i carburanti, e di servizi, quali quelli di somministrazione, aventi componenti e caratteristiche di base omogenee sull'intero territorio nazionale, configurandosi, in buona sostanza, come una limitazione delle "condizioni di pari opportunità e del corretto ed uniforme funzionamento del mercato";

il gravame per il consumatore rappresenta un'ingiustificata restrizione del principio costituzionale volto ad "assicurare ai consumatori finali un livello minimo e uniforme di condizioni di accessibilità ai beni e servizi sul territorio nazionale",

si chiede di sapere quali urgenti iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare, al fine di verificare la correttezza dell'imposizione di *royalty* assicurare in ogni caso condizioni di pari opportunità e di corretto ed uniforme funzionamento del mercato senza effetti distorsivi per le imprese che operano nei comparti interessati, che determinano penalizzazioni per gli utenti e i consumatori che percorrono quotidianamente le tratte autostradali.

## INTERROGAZIONE SULLE MODALITÀ DI FINANZIAMENTO DEL REDDITO DI CITTADINANZA

(3-00247) (3 ottobre 2018)

MALAN, BERNINI, DAMIANI, FANTETTI, FERRO, PICCHETTO FRATIN, SACCONI, CARBONE, DE POLI, FLORIS, TOFFANIN - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

come riporta, tra le altre fonti, un articolo de "Il Sole-24 ore" del 29 settembre 2018, il Ministro in indirizzo ha affermato che l'innalzamento del *deficit* al 2,4 per cento del Pil libererà 10 miliardi di euro per il reddito di cittadinanza, cosa che restituirà un futuro a 6 milioni e mezzo di persone;

l'intenzione del Governo di aumentare il *deficit* comporta il rischio, e, per ora, la certezza, di un aumento degli interessi da garantire sul debito pubblico, già costato, nelle sole aste di collocamento dei titoli di Stato dal 13 giugno al 27 settembre, oltre 2,9 miliardi in più rispetto a quanto speso con i tassi medi del 2017;

secondo l'Istat la povertà relativa in Italia colpisce 9 milioni e 368.000 persone, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo confermi la cifra di 10 miliardi di euro destinati al reddito di cittadinanza e se si tratti di un aumento netto o se provverrà in parte dalla riduzione di altri benefici attualmente in vigore, come il reddito di inclusione, garanzia giovani o detrazioni fiscali;

come sia possibile garantire con 10 miliardi di euro la tutela di 6 milioni e mezzo di persone in povertà, dato che quella cifra corrisponde a 128 euro mensili a testa oppure a 780 euro al mese per soltanto un milione e 68.000 persone;

alla luce delle sue dichiarazioni, secondo le quali si provvederà a 6,5 milioni di persone in povertà, se sia vero che 2 milioni e 868.000 persone in povertà relativa non riceveranno nulla, così come tutti coloro che non sono classificati come poveri dall'Istat.

## **INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI SOSTEGNO AI LAVORATORI DI AZIENDE IN CRISI**

(3-00251) (3 ottobre 2018)

MATRISCIANO - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

il recupero occupazionale è il punto cardine della riforma dei centri per l'impiego e del reddito di cittadinanza, misura di proattività volta a restituire dignità ai lavoratori ed ai cittadini in generale;

appare necessario favorire il più rapido reinserimento dei lavoratori nel circuito occupazionale, ponendo in essere a tal fine azioni formative e di supporto al reddito mirate, che rispondano ad un'attenta analisi e corrispondenza precisa tra domanda e offerta di lavoro dei diversi territori;

considerato che:

a causa di erranee politiche attuate dai precedenti governi, un gran numero di lavoratori sta perdendo il proprio posto di lavoro rischiando conseguentemente di restare senza reddito;

attualmente, presso il Ministero dello sviluppo economico risultano attivati circa 160 tavoli di crisi aziendale che coinvolgono circa 180.000 lavoratori;

particolare attenzione deve essere data alla situazione delle imprese che cessano l'attività, ma appaiono in grado di garantire la continuità occupazionale e produttiva in via indiretta, attraverso la cessione dell'azienda a soggetti terzi,

si chiede di sapere quali azioni il Governo intenda porre in essere per venire in aiuto dei lavoratori delle imprese citate, al fine di non disperderne il patrimonio aziendale comprensivo delle risorse umane, garantendo altresì, la continuità del sostegno al reddito dei lavoratori interessati.

**INTERROGAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA  
STRAORDINARIO DI INTERVENTI PER LA  
RIQUALIFICAZIONE URBANA E LA SICUREZZA DELLE  
PERIFERIE**

(3-00250) (3 ottobre 2018)

FERRAZZI, PARRINI, MARCUCCI, MALPEZZI, MIRABELLI, VALENTE, BINI, CIRINNA', COLLINA, FERRARI, ALFIERI, ASTORRE, BELLANOVA, BITI, BOLDRINI, BONIFAZI, CERNO, COMINCINI, CUCCA, D'ALFONSO, D'ARIENZO, FARAONE, FEDELI, GARAVINI, GIACOBBE, GINETTI, GRIMANI, IORI, LAUS, MAGORNO, MANCA, MARGIOTTA, MARINO, MESSINA Assuntela, MISIANI, NANNICINI, PARENTE, PATRIARCA, PINOTTI, PITTELLA, RAMPI, RENZI, RICHETTI, ROJC, ROSSOMANDO, SBROLLINI, STEFANO, SUDANO, TARICCO, VATTUONE, VERDUCCI, ZANDA - *Al Ministro per gli affari regionali e le autonomie* - Premesso che:

l'articolo 1, commi 974-978, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità per il 2016), ha istituito, con uno stanziamento iniziale di 500 milioni di euro, un Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia, il cosiddetto «Bando periferie»;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 25 maggio 2016 ha stabilito le modalità e la procedura di presentazione dei progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie da allegare ai progetti, e il cronoprogramma di attuazione e i criteri per la valutazione dei progetti;

a seguito della presentazione dei progetti da parte di 120 enti locali, il cui termine era stato fissato al 26 agosto 2016, e della valutazione degli stessi, è stato emanato il decreto del Presidente della Repubblica 9 dicembre 2016, che ha previsto il finanziamento dei primi 24 progetti in graduatoria; in data 6 marzo 2017, sono state sottoscritte dal Governo e dagli enti locali le convenzioni relative al finanziamento dei suddetti 24 progetti;

rilevato che:

al fine di assicurare il finanziamento dei restanti 96 progetti depositati, nella legge di bilancio per l'anno 2017 (legge n. 232 del 2016) sono state programmati ulteriori stanziamenti per il finanziamento del bando periferie a valere sulle disponibilità del Fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese e del Fondo per lo sviluppo e la coesione;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 maggio 2017, relativo alla ripartizione del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, ha assegnato 800 milioni di euro per le finalità del «Bando periferie»;



la delibera del CIPE n. 2 del 2017 ha assegnato ulteriori 798,17 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014 - 2020, in favore dei suddetti 96;

il 18 dicembre 2017, sempre a Palazzo Chigi, il Governo ha stipulato le restanti 96 convenzioni con comuni capoluogo e città metropolitane vincitori del bando, a seguito della quale gli enti coinvolti hanno avviato tutte le iniziative necessarie per la realizzazione dei progetti;

considerato che:

a seguito della presentazione del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2018, con il pretesto di dare attuazione alla sentenza della Corte costituzionale 13 aprile 2018 n. 74, è stato differito, in modo a parere degli interroganti ingannevole, al 2020 l'efficacia delle citate 96 convenzioni, di fatto bloccando la realizzazione dei relativi progetti;

il blocco di progetti di rigenerazione urbana, a fronte dei quali gli enti coinvolti hanno già sostenuto rilevanti impegni di spesa, sta determinando serie difficoltà alle amministrazioni locali coinvolte, oltreché una serie di ricorsi al Tar e alla Corte costituzionale;

il blocco dei progetti, oltre alla mancata assegnazione di 1,6 miliardi per la realizzazione dei progetti legati alle 96 convenzioni, comporta altresì la perdita di circa un miliardo e cento milioni di euro di finanziamenti messi a disposizione da privati ed altri enti. Scelta che coinvolge 87 comuni capoluogo e 9 città metropolitane, 326 comuni in totale, 1.625 interventi e circa 19.800.000 cittadini interessati e che è stata oggetto di immediate e forti proteste da parte dell'Anci e degli enti locali coinvolti;

preso atto che:

a seguito dell'incontro richiesto dall'Anci, il Presidente del Consiglio dei ministri ha dichiarato alla stampa la volontà: "di avviare un percorso per giungere alla migliore soluzione possibile e nei tempi più rapidi. La soluzione che intendiamo adottare è quella di inserire nel primo decreto utile una norma che di fatto dia la possibilità di recuperare la realizzabilità dei progetti già in fase avanzata". Allo stato attuale non è stato adottato alcun decreto-legge finalizzato a dare attuazione a quanto dichiarato;

nella riunione della Conferenza Unificata Stato-Regioni convocata per trovare un'intesa sulla vicenda, il Governo non ha dato seguito alle dichiarazioni rilasciate dal Presidente del Consiglio dei ministri. In conseguenza di ciò, l'Anci, ha deciso di interrompere ogni relazione istituzionale con il Governo;

in data 25 settembre 2018, il Governo, tramite PEC, ha emanato la propria comunicazione ufficiale per ufficializzare il blocco del miliardo e seicento milioni previsti per le 96 convenzioni. In data 27 settembre 2018, l'Anci, in risposta alla richiesta del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, ha ribadito:

"l'impossibilità di rivedere la posizione assunta in Conferenza unificata, a meno di segnali tangibili da parte del Governo della reale ed effettiva volontà di ripristinare l'importante, e strategico per il Paese, vincolo di solidarietà e di collaborazione istituzionale",

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sui fatti di cui in premessa;

quali iniziative intenda adottare per dare risposta ai sindaci e alle comunità che si sono visti bloccare con l'articolo 13, commi da 1 a 4, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2018, le risorse relative al Bando periferie;

se il Governo intenda dare seguito agli impegni assunti dal Presidente del Consiglio dei ministri nell'incontro con l'Anci dell'11 settembre 2018, approvando con la massima urgenza l'annunciato provvedimento finalizzato a reintegrare tutte le risorse necessarie ad assicurare l'integrale finanziamento delle 96 convenzioni sospese dal suddetto decreto-legge;

se intenda adottare ogni iniziativa utile a supporto degli enti locali, che hanno sottoscritto il 18 dicembre 2017 le 96 convenzioni relative al bando periferie, per consentire loro il rapido completamento dell'*iter* burocratico e documentale, laddove non già concluso, previsto per l'assegnazione di tutte le risorse stanziare per tale finalità;

se intenda avviare contestualmente un monitoraggio sullo stato di avanzamento dei singoli interventi finalizzato ad una programmazione più efficace della spesa, attraverso il comitato di monitoraggio, già previsto nelle convenzioni sottoscritte.