

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 21 al 27 febbraio 2020)

INDICE

ARRIGONI, PAZZAGLINI: su limitazioni e chiusure su un lungo tratto della A14 tra le Marche e l'Abruzzo disposte dall'autorità giudiziaria (4-02455) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)Pag. 1299	norile e di comunità (4-01466) (risp. BONAFEDE, <i>ministro della giustizia</i>)	1311
BRIZIARELLI ed altri: sull'obbligo dell'installazione del dispositivo di allarme per prevenire l'abbandono dei bambini in auto (4-02171) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	NENCINI: sulla soppressione dei voli da Catania e Palermo per Roma da parte di Vueling (4-02526) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1315
IANNONE: sul censimento degli impianti sportivi nel territorio nazionale (4-00604) (risp. SPADAFORA, <i>ministro per le politiche giovanili e lo sport</i>)	PAPATHEU: sulla soppressione dei voli da Catania e Palermo per Roma da parte di Vueling (4-02487) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1316
su un incidente occorso al traghetto "Egnazia" in viaggio da Salerno a Catania (4-01915) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	PARAGONE: sull'eventuale incompatibilità tra gli incarichi del capo di gabinetto del Ministro (4-02796) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1320
LONARDO: sulla presenza di depositi illegali di rifiuti su strade in provincia di Benevento (4-02434) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	SACCONI ed altri: sul riconoscimento del regime di continuità territoriale della Sicilia (4-02584) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1317
MIRABELLI: su un aumento della pianta organica del Dipartimento per la giustizia mi-	SALVINI: sul completamento della strada statale 106 in Calabria (4-02288) (risp. DE MICHELI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1324

ARRIGONI, PAZZAGLINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

continuano i disagi per la viabilità nel fermano per la chiusura, a seguito del decreto di sequestro preventivo dei viadotti dotati di dispositivi di ritenuta analoghi a quelli presenti sul Viadotto Acqualonga emesso dal giudice per le indagini preliminari di Avellino a settembre 2019, nell'inchiesta sulla strage del 2013 di un bus che precipitò dal viadotto;

i tratti del fermano interessati dalla limitazione al traffico, con restrizione della velocità massima di 40 chilometri all'ora per i tir e chilometri all'ora per le auto, e carreggiate dimezzate comprendono i viadotti Fosso San Biagio, Campofilone, Vallescura e Petronilla della A14 oltre ad altrettanti viadotti del tratto di A14 del teramano-pescarese;

società Autostrade e Polizia stradale dovranno gestire le inevitabili situazioni di criticità e congestione del traffico sulla A14 e sulla strada statale 16 riguardanti il deflusso veicolare;

risulta in ogni caso spezzato a metà il flusso stradale sulla dorsale adriatica dell'intera penisola portando, ogni settimana, code chilometriche con punte, durante gli esodi festivi, di circa 20 chilometri di media giornaliera;

la stessa paralisi interessa tutti quei comuni costieri stretti tra autostrada e costa adriatica con identica paralisi della vita cittadina in parallelo ai picchi autostradali, ripercussioni sui distretti economico produttivi locali e sui sistemi turistici;

società Autostrade e Polizia stradale si ritrovano a gestire tali disposizioni che determinano quotidianamente rallentamenti e code nelle ore di punta e soprattutto in giorni di particolare intensità di traffico sull'adiacente strada statale 16, evidentemente non idonea a sopportare volumi così elevati e con possibili criticità anche per la circolazione dei mezzi di soccorso;

la situazione è stata anche oggetto di diverse riunioni del comitato operativo viabilità a livello territoriale nonché della riunione di Viabilità Italia il 30 ottobre nell'ambito della definizione dei piani neve per la pianifica-

zione delle attività necessarie alla gestione del traffico in caso di blocchi della circolazione autostradale;

i sindaci della costa marchigiana da Porto Sant'Elpidio (Fermo) a San Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno) hanno sottoscritto una missiva per rimodulare i sequestri stessi in modo tale da garantire la circolazione a due corsie e ristabilire i livelli di sicurezza della viabilità limitando i rallentamenti e la più alta probabilità di incidenti dovuta all'elevato traffico;

ad oggi Autostrade per l'Italia ha già predisposto un progetto di sostituzione delle barriere interessate da sequestro, già approvata dalla Direzione generale di vigilanza sulle concessioni autostradali presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: tuttavia appare evidente la possibilità di una risoluzione della questione in tempi ridotti attraverso l'affidamento *in house* da parte della stessa società ad una propria partecipata per l'esecuzione dei lavori in luogo di una lunga procedura di appalto esterno: la differenza di tempistica sarebbe palesemente conteggiabile in mesi;

l'autorizzazione a procedere a tale più rapido affidamento è in capo allo stesso Ministero che ne deve vagliare la conformità amministrativa ai sensi dell'art. 177 del codice degli appalti, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modificazioni ed integrazioni,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia valutato quest'ultima modalità di affidamento dei lavori di sostituzione da parte di Autostrade per l'Italia e, in caso di valutazione ancora non avvenuta, quali siano le reali tempistiche di riscontro;

quali provvedimenti urgenti intenda adottare al fine di tutelare la sicurezza della circolazione e la sospensione del sequestro durante il periodo delle festività in cui il volume di traffico aumenta esponenzialmente, anche assumendo le opportune iniziative affinché la società Autostrade valuti lo spostamento delle barriere verso l'interno della carreggiata, quindi isolando la corsia d'emergenza, comunque garantendo la circolazione a due corsie e assegnando priorità per la sostituzione delle barriere sulla A14, essendo tale direttrice essenziale per gli spostamenti a livello nazionale e internazionale.

(4-02455)

(7 novembre 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Sulla tratta autostradale A14 Bologna-Taranto esistono attualmente molteplici restringimenti di carreggiata derivanti sia dai provvedimenti di sequestro emessi dall'autorità giudiziaria, sia dai cantieri attivi per gli interventi di manutenzione, che interessano, in particolare, le regioni Abruzzo e Marche. In aggiunta, il concessionario autostradale, a seguito delle attività di verifica condotte da questo Ministero e tenuto conto delle risultanze tecniche, ha adottato misure di regolazione del traffico finalizzate al mantenimento dei livelli di sicurezza.

In occasione della limitazione al transito dei mezzi pesanti determinatasi sulla A14 in corrispondenza del viadotto Cerrano, il Ministero si è prontamente attivato per favorire celermente tutte le attività di verifica sullo stato delle infrastrutture e di monitoraggio della frana contigua attraverso l'attivazione del piano emergenziale. Tali misure sono state favorevolmente considerate dall'autorità giudiziaria, che ha disposto, qualche settimana fa, il dissequestro del viadotto. Il provvedimento ha consentito il ripristino del transito ai mezzi pesanti sull'autostrada, con alcune limitazioni, superando in tal modo parte dei disagi connessi al congestionamento dell'autostrada in corrispondenza della tratta Pescara nord-Giulianova.

Per superare definitivamente le limitazioni connesse al sequestro delle barriere bordo ponte, il Ministero ha richiesto al concessionario Autostrade per l'Italia la predisposizione di un programma di riqualificazione e sostituzione da attuare in tempi certi. Ad oggi, il concessionario ha presentato per buona parte delle barriere della A14 progetti definitivi già esitati dai competenti uffici del Ministero per la parte tecnica. A breve saranno sviluppati progetti esecutivi da sottoporre alla procedura di approvazione convenzionalmente prevista. Una volta approvati la società concessionaria potrà aggiudicare i lavori anche con affidamenti diretti, fermi restando i limiti stabiliti dall'articolo 177 del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)

BRIZIARELLI, PERGREFFI, CAMPARI, FAGGI, CORTI, RUFA, BOSSI Simone. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

la legge 1° ottobre 2018, n. 117, ha modificato l'art. 172 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1982, n. 285) introducendo l'obbligo di utilizzare un apposito dispositivo di allarme volto a prevenire l'abbandono dei bambini di età inferiore a quattro anni trasportati sugli autoveicoli (cosiddetti "sistemi anti-abbandono");

la citata legge n. 117 del 2018 ha demandato la definizione delle specifiche tecnico-costruttive e funzionali del predetto dispositivo di allarme ad un apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della stessa legge;

la legge ha disposto, per il citato obbligo, un'efficacia in ogni caso decorrente dal 1° luglio 2019;

il Ministero dei trasporti ha completato la redazione del predetto decreto attuativo il 21 gennaio 2019 e lo ha trasmesso, in ottemperanza alla direttiva (UE) 2015/1535, all'ufficio Tris (sistema di informazione sulle regolamentazioni tecniche) della Commissione europea, perché ne valutasse la compatibilità del testo con i principi del diritto dell'Unione europea e del mercato interno;

l'ufficio Tris della Commissione europea ha reso un parere negativo sul decreto attuativo sottoposto all'esame, perché incompleto;

il Ministero dei trasporti, dopo molti mesi rispetto alla trasmissione del parere da parte della Commissione europea, ha provveduto alla riscrittura del decreto attuativo, così incontrando il favore dell'ufficio Tris lo scorso 26 luglio 2019;

il testo del decreto è stato trasmesso al Consiglio di Stato per il consueto controllo di legittimità;

considerato che:

rispetto a quanto previsto dalle disposizioni di legge approvate dal Parlamento sono ampiamente decorsi i termini di attuazione ed entrata in vigore;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha colpevolmente tardato nella riscrittura del decreto attuativo, dopo la prima bocciatura ricevuta in sede europea;

ritenuta imprescindibile l'entrata in vigore dell'obbligo dei sistemi anti-abbandono, per tutelare i bambini e neonati ed evitare il verificarsi di tragici episodi che possano portare alla loro morte, come da ultimo successo a Catania lo scorso 19 settembre 2019,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo disponga di maggiori informazioni circa il contenuto e lo stato di avanzamento delle disposizioni attuative dell'obbligo di utilizzare i cosiddetti "sistemi anti-abbandono", nonché come intenda adoperarsi perché tale obbligo sia immediatamente efficace.

(4-02171)

(24 settembre 2019)

RISPOSTA. - Con il decreto ministeriale 2 ottobre 2019, n. 122, sono state individuate le specifiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi antiabbandono previsti dalla legge 1° ottobre 2018, n. 117, e per incentivarne l'acquisto, l'articolo 52 del decreto-legge n. 124 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 157 del 2019, ha previsto il riconoscimento di un contributo di 30 euro per ciascun dispositivo di allarme acquistato. Le modalità attuative sono state disciplinate con decreto interministeriale dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze 28 gennaio 2020, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 39 del 17 febbraio 2020.

Ai fini del riconoscimento e dell'erogazione del contributo, tale ultimo decreto prevede l'utilizzo (in collaborazione con SOGEI SpA e CONSAP) di applicazioni *web* già in uso alle pubbliche amministrazioni, opportunamente adattate alle finalità del decreto; al riguardo si rappresenta che il riuso dei programmi informatici di proprietà delle pubbliche amministrazioni garantisce il raggiungimento delle finalità di economicità, efficienza, tutela degli investimenti e neutralità tecnologica. Per ottenere il *bonus* sarà quindi necessario registrarsi, a partire dal 20 febbraio 2020, sulla piattaforma informatica raggiungibile dal sito istituzionale di questo Ministero.

Il contributo viene erogato mediante il rilascio di un buono spesa elettronico del valore di 30 euro valido per l'acquisto di un dispositivo antiabbandono per ogni bambino di età inferiore ai 4 anni. Anche chi lo ha già acquistato avrà diritto al rimborso; per averlo bisognerà farne richiesta registrandosi sulla piattaforma entro 60 giorni dal 20 febbraio, allegando copia del giustificativo di spesa.

Infine si ricorda che, considerate le difficoltà riscontrate nell'acquisto di tali dispositivi, il citato articolo 52 ha previsto che le sanzioni per la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 172, comma 1-*bis*, del codice della strada si applicheranno alle sole violazioni accertate a decorrere dal 6 marzo 2020.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)

IANNONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso che:

lo sport è unanimemente riconosciuto come elemento qualificante di qualsiasi contesto sociale, capace di creare aggregazione, socialità, condivisione e di svolgere, in particolare nei più giovani, un ruolo altamente educativo;

la necessità di dotarsi di strutture adeguate è quanto mai sentita nel nostro Paese (non soltanto nelle zone maggiormente depresse), visti i ritardi accumulati nel corso degli anni e l'assenza di una qualsivoglia strategia che mettesse al centro, al di là dei legittimi interessi dello sport professionistico, la pratica di base dello sport;

la valorizzazione degli enti di promozione sportiva, la conseguente collaborazione istituzionale con gli stessi, risulta fondamentale per la diffusione capillare dello sport, e iniziative in questa direzione sono auspicabili, soprattutto nei territori dove c'è carenza di strutture e di attività sportive;

sarebbe necessario, come elemento per predisporre interventi mirati, il completamento nel più breve tempo possibile del censimento di tutti gli impianti sportivi, al fine di valutarne le finalità, il reale utilizzo, ma soprattutto lo stato, viste l'obsolescenza e la pericolosità di diverse strutture; tale censimento permetterebbe, inoltre, di pianificare al meglio gli interventi nei territori, evitando inutili riproposizioni di strutture già esistenti a scapito magari di altre effettivamente necessarie;

il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Giorggetti, nella sua audizione del 1° agosto 2018 di fronte alle Commissioni riunite Cultura di Camera e Senato, in merito al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 marzo 2018, relativo al credito d'imposta per l'ammodernamento degli impianti calcistici, ha affermato che il Governo in-

tende "allargare a tutti gli impianti sportivi la possibilità di avere questa forma di incentivo";

nella stessa sede il sottosegretario, a proposito del bando "sport e periferie", ha annunciato di voler creare "un meccanismo di cofinanziamento, insieme al Credito sportivo, superando il contributo a fondo perduto, e chiedendo una compartecipazione agli enti interessati, in modo da ampliare la massa di finanziamenti a disposizione per quanto riguarda l'impiantistica sportiva. Un'iniziativa aperta, questa volta, anche agli impianti sportivi destinati non all'alto agonismo"; da quanto appreso dal sottosegretario "l'Istituto di Credito Sportivo, dopo anni e anni di commissariamento, è finalmente operativo",

si chiede di sapere a che punto sia la ricognizione nazionale delle strutture sportive esistenti e quali siano gli strumenti normativi e la tempistica per mettere a disposizione i fondi necessari all'ammodernamento dei vecchi impianti e alla realizzazione di nuovi.

(4-00604)

(26 settembre 2018)

RISPOSTA. - Come noto, il decreto-legge n. 185 del 2015, articolo 15, commi da 1 a 5, ha previsto l'istituzione del fondo "Sport e periferie" dotandolo di complessivi 100 milioni di euro nel triennio 2015-2017. Il fondo è finalizzato alla ricognizione degli impianti sportivi esistenti su tutto il territorio nazionale, alla realizzazione e alla rigenerazione di impianti sportivi destinati all'attività agonistica nazionale, localizzati in aree svantaggiate e zone periferiche urbane, alla diffusione di attrezzature sportive nelle stesse aree, nonché al completamento e all'adeguamento di impianti sportivi esistenti, destinati all'attività agonistica nazionale e internazionale. Per la realizzazione degli interventi, è prevista la presentazione da parte del CONI alla Presidenza del Consiglio dei ministri di un piano relativo ai primi interventi urgenti e di un piano pluriennale, rimodulabile entro il 28 febbraio di ogni anno.

Dal piano pluriennale, ai sensi dell'articolo 1, comma 147, della legge n. 232 del 2016 (legge di bilancio per il 2017), sono esclusi gli interventi già finanziati con altre risorse pubbliche. La stessa legge di bilancio 2017 (articolo 1, comma 140) ha inoltre destinato al fondo ulteriori risorse derivanti dal riparto del fondo per il finanziamento di investimenti e per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Con riferimento a tali risorse, il CONI ha proceduto a predisporre un nuovo piano triennale 2018-2020, acquisendo proposte d'intervento.

A dicembre 2017, sono pervenute 1.749 proposte d'intervento, il 52 per cento delle quali dalle regioni del Sud, isole comprese, il 25 per cento dalle regioni del Centro e il restante 23 per cento dal Nord, per un importo complessivo di oltre un miliardo e mezzo di euro. Il 45 per cento dei progetti riguardava interventi al di sotto di 500.000 euro.

La successiva legge n. 205 del 2017 (legge di bilancio per il 2018, articolo 1, comma 362), ha poi autorizzato la spesa di 10 milioni di euro annui dal 2018, da iscrivere in un'apposita sezione del suddetto fondo, prevedendo che tali risorse siano assegnate all'Ufficio per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri e non più al CONI. L'individuazione di criteri e modalità di gestione delle stesse è stata affidata al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 maggio 2018 emanato alla luce delle finalità previste dal citato decreto-legge n. 185 del 2015.

Successivamente, il CIPE, con delibera n. 16 del 28 febbraio 2018, ha assegnato 250 milioni di euro provenienti dal fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020, ad un nuovo piano operativo "sport e periferie". In relazione a ciò, il 31 ottobre 2018 è intervenuto un ulteriore decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per definire i criteri e le modalità di gestione delle risorse. Esso prevede la pubblicazione sul sito *internet* dell'Ufficio per lo sport, entro il 15 novembre di ogni anno, del bando "Sport e periferie". Le richieste devono essere presentate entro 30 giorni dalla pubblicazione del bando e, nei successivi 45 giorni, una commissione, formata da 3 soggetti di adeguata professionalità, pubblica la graduatoria sul sito. I criteri di selezione delle richieste attengono alla localizzazione dell'intervento, alla polifunzionalità dell'impianto, alla natura giuridica dell'ente titolare dell'intervento, allo stato di avanzamento della progettazione, all'incidenza del contributo richiesto sull'importo complessivo, alla natura giuridica dell'ente titolare del diritto di proprietà. Per ogni criterio e parametro è individuato il punteggio assegnabile. Sono ammesse al finanziamento le richieste di intervento che raggiungono un punteggio minimo di 40 su 100. Le somme non assegnate all'esito dello scorrimento della graduatoria si cumulano con quelle previste per l'anno successivo.

Ulteriori risorse per l'impiantistica sportiva sono allocate nel fondo di garanzia per i mutui relativi alla costruzione, all'ampliamento, all'attrezzatura, al miglioramento o all'acquisto di impianti sportivi, istituito dall'articolo 90 della legge n. 289 del 2002 e gestito dall'Istituto per il credito sportivo; la dotazione del fondo è stata incrementata dall'articolo 1, comma 303, della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità per il 2014).

La legge di bilancio per il 2018, oltre a rifinanziare il fondo "Sport e periferie", ha previsto altre novità finalizzate ad incentivare gli interventi di impiantistica sportiva tra cui lo "*sport bonus*", specificamente disciplinato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 aprile 2018.

Al fine di incentivare l'ammodernamento degli impianti calcistici, in regime di proprietà o di concessione amministrativa, è stato disposto il riconoscimento di un contributo, sotto forma di credito d'imposta, per il 12 per cento dell'ammontare degli interventi di ristrutturazione, in favore delle società appartenenti alla lega di serie B, lega pro e lega nazionale dilettanti che hanno beneficiato della mutualità. È stata poi prevista l'esclusione delle spese per interventi di impiantistica sportiva dai limiti di spesa degli enti locali attraverso l'assegnazione agli stessi enti di spazi finanziari, nel limite complessivo di 100 milioni di euro annui per il 2018 e per il 2019. Infine, è stato disposto che i dividendi di pertinenza del Ministero dell'economia e delle finanze, relativi ai bilanci dell'Istituto per il credito sportivo in chiusura negli anni 2017, 2018 e 2019, sono destinati al fondo speciale per la concessione di contributi in conto interessi sui finanziamenti all'impiantistica sportiva (articolo 1, comma 1061, della legge n. 205 del 2017).

Sempre con la legge di bilancio per il 2018 (articolo 1, comma 876) è stata stabilita, per la realizzazione del piano degli interventi, la possibilità di operare in deroga alle disposizioni del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016), con particolare riferimento alla riduzione di alcuni termini previsti nelle procedure di affidamento e di aggiudicazione degli appalti e dei contratti di partenariato pubblico e privato, nonché al ricorso alla procedura negoziata senza pubblicazione del bando di gara. Sulla medesima linea, è altresì intervenuta la legge n. 145 del 2018 (legge di bilancio per il 2019). I commi 620 e 621 dell'articolo 1 hanno confermato, per le erogazioni liberali in denaro effettuate da privati per interventi di manutenzione e restauro di impianti sportivi pubblici e per la realizzazione di nuove strutture sportive pubbliche, l'attribuzione di un credito d'imposta in misura pari al 65 per cento delle erogazioni effettuate. Ciò anche nel caso in cui le stesse siano destinate ai soggetti concessionari o affidatari degli impianti medesimi. Il credito d'imposta spettante ai sensi del comma 620 è riconosciuto alle persone fisiche e agli enti non commerciali nel limite del 20 per cento del reddito imponibile e ai soggetti titolari di reddito d'impresa nel limite del 10 per mille dei ricavi annui ed è ripartito in tre quote annuali di pari importo. Il successivo comma 640 ha stabilito che le risorse non utilizzate dai Comuni (detti "cantieri in comune") vengano riassegnate con delibera del Cipe al fondo "Sport e periferie". Al comma 653, invece, con riguardo all'Istituto per il credito sportivo, ha previsto un incremento delle risorse del fondo di cui all'articolo 5 della legge n. 1295 del 1957, per la concessione di contributi in conto interessi sui mutui per finalità sportive.

Con la legge di bilancio per il 2020 viene confermata, anche per il prossimo anno, la disciplina del credito d'imposta per le erogazioni liberali destinate ad interventi di manutenzione ed al restauro di impianti sportivi pubblici, oltre che alla realizzazione di nuove strutture sportive pubbliche. Non cambia, rispetto alla legge di bilancio per il 2019, l'intensità dell'agevolazione, anche nel caso in cui sia destinata ai soggetti concessionari o affidatari degli impianti.

Da quanto esposto, emerge con chiarezza che apprezzabili risorse sono rese disponibili per gli interventi di ristrutturazione dell'impiantistica sportiva, secondo modalità e tempistiche dettagliatamente disciplinate negli atti normativi adottati. In questo quadro, è comunque intenzione del Ministro valutare ogni consentita iniziativa volta a rendere più semplificato ed efficiente quanto già approntato, nonché verificare la possibilità di individuare ulteriori risorse per rafforzare l'attuazione delle politiche pubbliche nello specifico settore.

Il Ministro per le politiche giovanili e lo sport

SPADAFORA

(25 febbraio 2020)

IANNONE. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

il traghetto "Egnazia" partito nella notte tra il 1° e il 2 luglio 2019 da Salerno e diretto a Catania è rimasto bloccato per ore in mare;

la Guardia costiera ha confermato che la nave della compagnia Grimaldi ha poi ripreso la navigazione, dirigendosi verso il porto di Catania;

L'Egnazia è rimasto per ore bloccato in mare e l'avaria è stata segnalata da diversi passeggeri, che hanno denunciato di "avere avuto paura" e di "non avere avuto assistenza, né informazioni dall'equipaggio, né dal comandante";

addirittura verso le ore 4.00, all'improvviso, si sono spente luci e aria condizionata, e l'acqua non è più arrivata;

è stato proprio un passeggero del traghetto della compagnia Grimaldi che ha comunicato la notizia che l'avaria meccanica era stata risolta, mentre era al largo delle coste tirreniche della Calabria,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei motivi del grave fatto accaduto e del motivo del tardivo intervento della Guardia costiera;

se ritenga che ci sia stato un potenziale rischio per l'incolumità dei passeggeri e dell'equipaggio.

(4-01915)

(10 luglio 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il 2 luglio 2019 la motonave "Euroferry Egnazia", con destinazione Catania, è partita dal porto di Salerno senza alcuna apparente anomalia, anche se in leggero ritardo rispetto all'orario programmato. Alle ore 07.23 l'Italian maritime rescue coordination centre (IMRCC) informava il Maritime rescue sub-centre (MRSC) di Napoli della ricezione di una serie di telefonate da parte di alcuni passeggeri del traghetto che lamentavano il fermo dello stesso traghetto. Alle ore 07.30 la sala operativa del MRSC di Napoli comunicava alla Capitaneria di porto di Salerno che la motonave era ferma a circa 30 miglia al largo di Palinuro e che alcuni passeggeri avevano segnalato l'assenza di corrente elettrica a bordo.

Alle ore 07.36 il MRSC di Napoli riferiva all'IMRCC che la nave era ferma per una manutenzione ai generatori di bordo e informava la Capitaneria di porto di Salerno dell'invio in zona della motovedetta CP855, dislocata presso l'ufficio circondariale marittimo di Agropoli. Alle ore 8.10 venivano inviate in zona anche la motovedetta CP910, già presente in una zona di mare limitrofa, e la motovedetta CP814 partita da Palinuro. Contestualmente venivano allertate anche le unità passeggeri e quelle mercantili in transito nella zona.

Alle ore 9.10, il comando di bordo dell'Egnazia riferiva di aver ripristinato il sistema propulsivo e di voler riprendere la navigazione verso Catania ove avrebbe richiesto una visita tecnica al registro italiano navale (RINA) per gli accertamenti del caso. La nave, raggiunto lo scalo siciliano alle ore 17.56, ha presentato dichiarazione di evento straordinario al fine di essere sottoposta ad accertamenti tecnici da parte del RINA che, ultimati i controlli, ha convalidato il certificato sicurezza passeggeri fino al prossimo 18 dicembre.

La Capitaneria di porto di Catania ha richiesto alla compagnia di gestione della nave una dettagliata dichiarazione sulle cause dell'avaria, sulle procedure di manutenzione programmate, nonché sulle misure correttive eventualmente adottate. Al riguardo, la compagnia ha comunicato che l'arresto automatico dei motori principali era riconducibile alla presenza di acqua

nel carburante a causa della rottura della serpentina di riscaldamento situata nella cassa del circuito di alimentazione dei motori; nell'immediatezza si è provveduto con un *bypass* provvisorio della localizzando il comando dei motori in sala macchine. Ha anche richiamato l'attenzione di tutti i comandi di bordo delle unità gestite sulle precauzioni da adottare e i controlli da eseguire in relazione al sistema di riscaldamento del carburante ed ha impartito specifiche raccomandazioni ai direttori di macchina per un accurato monitoraggio degli impianti.

Quanto alla tempestività dell'intervento della Capitaneria di porto, si rappresenta che l'IMRCC e il MRSC di Napoli, ricevute le segnalazioni, hanno provveduto a contattare più volte la nave per monitorare gli sviluppi dell'avaria, impiegando specifici mezzi nautici per eventuali soccorsi ed assistenza e predisponendo le azioni necessarie ad affrontare eventuali sviluppi. Una volta giunta la nave nel porto di Catania, il personale della Capitaneria ha monitorato le successive fasi di accertamento delle cause dell'avaria mediante le prescritte verifiche a cura del RINA che ha certificato le riparazioni effettuate.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)

LONARDO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

nel corso di un sopralluogo effettuato nei giorni scorsi, dal Presidente della Provincia e dal Sindaco di Benevento, sono state riscontrate numerose criticità sulla rete infrastrutturale, sia provinciale, che statale, che attraversa gli oltre 130 chilometri quadrati di territorio sannita;

le criticità che destano maggiore preoccupazione riguardano la giacenza di depositi illegali di rifiuti su entrambi i lati della carreggiata delle statali, in particolare, le quantità presenti nelle piazzole di sosta e sulle rampe di accesso alla immediata periferia di Benevento del raccordo autostradale Caianello-Benevento-Castel del Lago, e della stessa "Telesina" nel tratto da contrada Olivola a seguire verso la Valle Telesina;

la presenza di tali cumuli di rifiuti sulla trafficatissima arteria della direttrice Roma/Napoli-Bari, oltre ai problemi di carattere igienico-sanitari, rappresenta una pessima immagine per la città capoluogo che, contrariamente, è nota per la propensione al riciclo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di valutare interventi tempestivi finalizzati alla rimozione dei cumuli di rifiuti dalle carreggiate e dalle piazzole di sosta di cui in premessa.

(4-02434)

(5 novembre 2019)

RISPOSTA. - Nel dicembre 2019 ANAS ha avviato le attività di rimozione dei rifiuti illecitamente sversati nelle piazzole di sosta del raccordo autostradale di Benevento, della strada statale 752 tangenziale ovest di Benevento e della strada statale 372 Telesina (nel tratto compreso tra il chilometro 61,085 ed il chilometro 12,740).

Fermo restando quanto disciplinato dal decreto legislativo n. 152 del 2006 ("Norme in materia ambientale"), che attribuisce ai Comuni la competenza in merito alla gestione e allo smaltimento dei rifiuti urbani, la medesima ANAS, per tutelare il decoro della strada e per la sicurezza della circolazione, si è fatta carico delle attività di pulizia e dei relativi costi, i quali saranno poi addebitati agli enti locali competenti.

Gli interventi di pulizia, effettuati con cadenza quindicinale e di durata annuale, sono stati aggiudicati, con una gara pubblica al raggruppamento temporaneo di imprese con capogruppo Road Srl (raggruppamento Road Srl-Ecotransfer Srl). Il piano di pulizia rientra nel programma "Strade pulite", avviato sul territorio nazionale da ANAS per affrontare e risolvere il grave fenomeno dell'abbandono illecito dei rifiuti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)

MIRABELLI. - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

in data 3 aprile 2008 è stato indetto dall'amministrazione penitenziaria un concorso interno per 643 vice ispettori, che è giunto al termine solo nel marzo 2019, ovvero 11 anni dopo la sua pubblicazione;

il predetto concorso ha seguito, come di tutta evidenza, un *iter* a parere dell'interrogante irragionevolmente prolungato. Infatti, alla prima prova tenutasi nel marzo del 2010, la seconda è seguita solo nell'aprile del

2016; successivamente, con provvedimento del 16 gennaio 2017, è stato disposto l'innalzamento a 1.232 dei posti a disposizione, infine, le prove orali si sono svolte dal maggio 2017 al novembre 2017 e il corso di formazione iniziato a settembre 2018 si è concluso nel mese di marzo 2019;

con una nota dell'ufficio stampa del Ministero della giustizia del 12 marzo 2019 è stata dichiarata "chiusa la partita" e, secondo quanto risulta all'interrogante, non sono pervenute ulteriori comunicazioni interne da parte del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, né dal Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità;

il citato bando di concorso, all'articolo 14, disponeva i criteri di assegnazione dei vincitori di concorso a seguito del superamento dell'esame di fine corso, in particolare il comma 6 prevedeva che: "La nomina alla qualifica di vice ispettore è conferita secondo l'ordine di graduatoria risultante dagli esami di fine corso. A parità di punteggio ha la precedenza il concorrente con la qualifica più elevata ed a parità di qualifica il più anziano in ruolo." E al successivo comma 7 aggiungeva che: "il personale nominato vice ispettore del ruolo maschile e femminile del Corpo di polizia penitenziaria sarà confermato nella sede di appartenenza compatibilmente con la dotazione organica";

in realtà, i predetti criteri non sono stati rispettati, infatti, per la graduatoria di fine corso è stato utilizzato anche il voto preso al concorso e non solo quello finale del corso di formazione e per il personale, sia del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, che del Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità, secondo quanto risulta all'interrogante, sarebbe stato disposto il rientro nelle sedi di appartenenza senza tener conto delle piante organiche, in particolare diversamente dagli ispettori del DAP, assegnati anche qualora in sovrannumero alle sedi di appartenenza, gli ispettori del D.G.M.C. sono stati assegnati prevalentemente alle sedi vacanti, con evidente nocumento per quest'ultimi;

considerato che:

dei vincitori di concorso della giustizia minorile inizialmente 55, partecipanti al corso di formazione in 54, solo 7 vedranno riconfermata la propria sede, a causa delle carenze di organico nel ruolo di agenti assistenti della giustizia minorile. Conseguentemente, gli ispettori della giustizia minorile provengono per lo più dagli interPELLI nazionali degli adulti e, pertanto, dopo aver lavorato vari anni agli adulti, devono essere nuovamente formati per lavorare ai minori; viceversa coloro scelti tramite un colloquio di idoneità e che hanno lavorato per più di 20 anni presso la giustizia minorile verranno mandati agli adulti, a fronte dell'arrivo di 24 neo agenti e 24 agenti/assistenti dalla graduatoria nazionale, finendo così con il dover nuovamente esser formati;

a quanto detto si aggiunga che, secondo quanto risulta all'interrogante, i neo-agenti sarebbero destinanti alle sedi del nord, dove a fronte della carenza di sovrintendenti o agenti anziani si troveranno a lavorare in situazione di difficoltà, mentre i 24 agenti provenienti dalla graduatoria dovrebbero andare, invece, al sud dove, verosimilmente, sceglieranno la sede non già in base alla peculiarità della stessa, ma in base al criterio della vicinanza con la città d'origine o di residenza,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le sue valutazioni in merito;

se non ritenga opportuno adoperarsi al fine di garantire un aumento della pianta organica del Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità, nonché una rimodulazione della stessa in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale.

(4-01466)

(21 marzo 2019)

RISPOSTA. - Con l'atto di sindacato ispettivo, nel richiamare il concorso interno per 643 vice ispettori del Corpo di Polizia penitenziaria indetto il 30 aprile 2008 e conclusosi solo nel mese di marzo 2019, lamentando l'inosservanza dei criteri per l'assegnazione dei punteggi, di cui all'art. 14, comma 6, del bando, in quanto per la graduatoria finale si sarebbe tenuto conto anche del voto assegnato al concorso e non solo di quello finale del corso di formazione, richiamando altresì l'art. 14, comma 7, del bando, a mente del quale il personale nominato vice ispettore sarebbe stato confermato nella sede di appartenenza compatibilmente con la dotazione organica ed evidenziando, a tal proposito, la situazione dei 55 vincitori provenienti dal settore della giustizia minorile e di comunità, dei quali, a causa delle dotazioni organiche, segnatamente delle scoperture dei ruoli di agente e assistente, solo 7 conserveranno la propria sede, mentre i vincitori provenienti dal settore adulti dovranno riconvertirsi nel settore minorile e, viceversa, coloro che hanno lavorato per 20 anni con i minori transiteranno nel settore adulti, si chiede di sapere se il Ministro sia a conoscenza dei fatti esposti, quali siano le sue valutazioni in merito e se non ritenga opportuno adoperarsi al fine di garantire un aumento della pianta organica del Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità, nonché una rimodulazione della stessa in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale.

Preliminarmente si fa rilevare che la doglianza in merito all'assegnazione del punteggio non trova conforto nel quadro normativo di riferi-

mento, in quanto a mente dell'art. 11 del decreto legislativo n. 126 del 2018, integrativo del decreto legislativo n. 95 del 2017, "la graduatoria finale è formulata sulla base del punteggio complessivo attribuito a ciascun partecipante. Tale punteggio è dato dalla media dei voti riportati nel concorso per l'accesso al ruolo e nell'esame di fine corso".

Con riferimento alla questione relativa alla destinazione dei vincitori, ed in particolare di quelli provenienti dal Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità, occorre preliminarmente tenere in debita considerazione la condizione di compatibilità con la dotazione organica a cui il bando di concorso subordina la possibilità di conferma dei vincitori nelle sedi di appartenenza. Allo stato, nel Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità, rispetto ad un organico del ruolo degli ispettori previsto di 77 uomini e 11 donne, prestano servizio 68 uomini e 9 donne, con una vacanza organica di 9 uomini e 2 donne, di cui 7 presso gli istituti penali per minorenni e 4 presso gli uffici di esecuzione penale esterna. Appare allora di tutta evidenza che la scelta di riconfermare nelle sedi di appartenenza solo 7 delle 54 unità di personale proveniente dai ranghi della giustizia minorile è sostanzialmente imposta dall'indisponibilità dei relativi posti di funzione nell'ambito della complessiva dotazione organica. Neppure realisticamente percorribile appare l'ipotesi di un ampliamento della dotazione organica complessiva dello stesso Dipartimento, in quanto, qualora in astratto vi si desse corso, ne deriverebbe una corrispondente riduzione dell'organico del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, già gravato da significative scoperture a seguito della "riforma Madia". Del resto, proprio il maggior tasso di scopertura di cui soffre il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria nel ruolo degli ispettori consente il rientro in ruolo di tutto il personale nelle rispettive sedi di provenienza.

Ad ogni buon fine, nello spirito della più ampia collaborazione interistituzionale e nel pieno rispetto delle esigenze precipue di entrambe le amministrazioni, si è convenuto di assicurare il rientro di 7 unità nelle sedi minorili, ove risultavano posti vacanti, e di sostituire le restanti 47 unità per il 50 per cento mediante assegnazione di personale proveniente dai corsi di formazione *in itinere* (174° e 175° corso), e per il restante 50 per cento attraverso le ordinarie procedure di mobilità mediante interpello. Al contrario, nel caso in cui fossero stati assegnati alle sedi di appartenenza i 47 neo vice ispettori del Dipartimento per la giustizia minorile, il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria sarebbe stato costretto ad assegnarvi almeno 100 unità di personale del ruolo agenti e assistenti, pervenendo, di fatto, ad una soluzione sostanzialmente impercorribile all'atto pratico.

Da ultimo, è il caso di evidenziare che uno degli obiettivi prioritari perseguiti da questo Dicastero è costituito dal significativo potenziamento degli organici della Polizia penitenziaria, nella piena consapevolezza della rilevanza che tale obiettivo riveste nella duplice finalità di garantire maggior efficienza del circuito penitenziario e *standard* più elevati di sicurezza all'interno delle carceri, anche a tutela di coloro che vi lavorano quotidianamente.

Con la legge di bilancio per il 2019, al fine di incrementare l'efficienza degli istituti penitenziari, nonché per le indifferibili necessità di prevenzione e contrasto della diffusione dell'ideologia di matrice terroristica in ambito carcerario, è stata pianificata l'assunzione di 1.300 unità del Corpo nell'anno 2019 e di 577 unità nel periodo 2020-2023, con uno stanziamento di maggiori risorse per 71,5 milioni di euro per il triennio 2019-2021. In aderenza alla normativa vigente, nella *Gazzetta Ufficiale*, IV Serie speciale n. 18 del 5 marzo 2019, è stato pubblicato un bando di concorso per complessive 754 unità i cui vincitori saranno auspicabilmente assunti entro la fine del corrente anno 2019.

Si tratta, all'evidenza, di correttivi che consentiranno di affrontare incisivamente ed in maniera trasversale su tutto il territorio il problema della scopertura degli organici di Polizia penitenziaria.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(18 aprile 2019)

NENCINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

la compagnia aerea *low cost* Vueling ha recentemente deciso di sopprimere i voli da Catania e da Palermo per Roma;

conseguentemente alla decisione presa da Vueling, le altre due compagnie aeree, Alitalia e Ryanair, hanno alzato di molto i prezzi dei biglietti fino a 500 euro per Palermo e Catania per il periodo natalizio;

considerato che lo statuto della Regione Siciliana prevede che le tariffe vengano concordate alla presenza di un rappresentante del governo siciliano,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per prevenire e arginare il verificarsi di tali episodi;

se stia valutando la possibilità di convocare un Tavolo tecnico alla presenza della Regione Sicilia e di ENAC.

(4-02526)

(21 novembre 2019)

PAPATHEU. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

dal 1° ottobre 2019 la compagnia aerea Vueling ha cancellato i voli per il collegamento della tratta Catania-Roma, Palermo-Roma e Trapani-Roma. Ciò determina un grave problema nei collegamenti riguardanti la Sicilia, e appare all'interrogante inspiegabile e inaccettabile la scelta della compagnia spagnola che ha inteso cancellare voli giornalieri e tratte essenziali per l'utenza, danneggiando chi per lavoro, studio, affari o per svago si reca nella capitale. Rimangono soltanto i voli operati da Alitalia e da Ryanair, un duopolio fortemente penalizzante per tutti, con Ryanair che essendo una *low cost* dovrebbe operare di conseguenza, tuttavia ha ridotto i voli e ha rivisto in termini di incremento le proprie politiche tariffarie. Ryanair, in vista del periodo di Natale, non ottimizzerà i suoi servizi in Sicilia e ha fatto sapere che "Non può prevedere il potenziamento dei collegamenti". Inoltre, va ricordato che Ryanair non accetta passeggeri con animali al seguito e non effettua servizio di trasporto di passeggeri su barella, costretti ad acquistare solo biglietti Alitalia;

Alitalia, a sua volta, offre un servizio di maggiore qualità, non operando com'è noto nel regime delle tariffe agevolate, si tratta pertanto di una compagnia poco accessibile a coloro che non possono permettersi una tariffa alta;

la drastica riduzione dell'offerta sta provocando una condizione di aumento dei prezzi, che complica un quadro già critico per i collegamenti aerei della Sicilia. L'utenza non ha alternative e non può decidere liberamente quando recarsi a Roma o scegliere il prezzo più vantaggioso, con forti disagi per chi si sposta per lavoro, chi si reca dai parenti o deve affrontare impegni di studio o una prova concorsuale con poco preavviso nella pubblicazione delle date o, ancora, avvocati che patrocinano in Cassazione e amministratori locali che si recano nelle sedi centrali dell'amministrazione statale o, peggio ancora, chi per ragioni di salute è costretto a spostamenti non programmati. Il duopolio in essere pregiudica anche la prosecuzione degli spostamenti per tratte europee o intercontinentali;

è in atto un progressivo smantellamento del piano voli per la capitale d'Italia. Tale stato di cose non tutela i legittimi interessi e giusti diritti dei cittadini, costretti in molti casi a ricorrere ad infrastrutture alternative come il treno (con viaggi di 8-10 ore per Roma) e addirittura studenti, anziani e persone in fasce deboli sono costretti a muoversi con l'autobus, dovendo sostenere faticosi spostamenti che si protraggono per un'intera notte,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e se e quali urgenti iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, al fine di risolvere l'insostenibile situazione, valutando, altresì, l'opportunità di convocare le compagnie aeree al fine di garantire i necessari collegamenti ed una maggiore concorrenza nella gestione delle tratte riguardanti la Sicilia, anche attraverso l'intervento di Enac.

(4-02487)

(19 novembre 2019)

SACCONE, SCHIFANI, GIAMMANCO, PAPATHEU, MALLEGNI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

in data 4 febbraio 2016 il Parlamento europeo ha approvato una risoluzione che riconosce la "condizione di insularità" per Sicilia e Sardegna. In particolare, il Parlamento europeo ha invitato la Commissione a illustrare come intende dare attuazione al disposto dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea relativamente agli svantaggi permanenti delle regioni insulari, che ostacolano lo sviluppo e impediscono loro di conseguire la coesione economica, sociale e territoriale;

il 27 giugno 2016, la Commissione europea, in risposta ad un'interrogazione parlamentare depositata in data 9 maggio 2016 dall'eurodeputato Ignazio Corrao, avente come oggetto "insularità, continuità territoriale e tariffe per aree agevolate in Sicilia", ha risposto che essa "è consapevole della necessità di assicurare un'adeguata connettività nell'UE, in particolare con e dalle regioni remote, come ad esempio le isole. Se le autorità italiane ritenessero che il mercato non soddisfacesse appieno i bisogni di connettività dell'Italia su certe tratte, anche per quanto concerne i prezzi, esse hanno la possibilità di imporre oneri di servizio pubblico (OSP) su tali tratte in base alla procedura di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008. Attualmente, sono stati imposti OSP su quattro tratte che collegano Lampedusa e Pantelleria alla Sicilia. La Commissione non ha ricevuto di recente nessuna nuova proposta o modifica di OSP da parte delle autorità italiane. Se ciò dovesse avvenire in futuro, la Commissione pubblicherà note informative sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea conformemente al disposto del regolamento n. 1008/2008";

nel mese di febbraio 2018, l'Assemblea regionale siciliana ha approvato una mozione con cui si è impegnato il Governo della Regione "ad avviare un'urgente interlocuzione presso le Istituzioni competenti, affinché siano poste in essere tutte le iniziative necessarie, fra cui la promozione di una Conferenza dei servizi da indire presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di ottenere agevolazioni per gli spostamenti aerei, marit-

timi e ferroviari, acquisendo in tal modo un regime di continuità territoriale per tutta la Sicilia";

il 25 luglio 2018, a conclusione di un confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Siciliana si è impegnata a inviare al Ministero le proposte operative da sottoporre alla Commissione europea per l'individuazione delle rotte e delle misure specifiche per il riconoscimento del principio di insularità;

nel corso dello stesso incontro la Regione, l'Enac e la Direzione generale del trasporto aereo del Ministero hanno individuato l'ammontare delle risorse disponibili a carico dello Stato per l'attivazione dei nuovi collegamenti con gli aeroporti di Comiso (Ragusa) e Trapani;

la continuità territoriale non è certamente garantita da questi collegamenti che escludono i principali aeroporti dell'isola, in particolare Palermo e Catania;

una corretta applicazione del principio di continuità territoriale dovrebbe prevedere tariffe ridotte anche per i turisti che si recano nell'isola, e non limitarsi a prevedere agevolazioni a favore dei soli cittadini residenti,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per rimuovere gli eventuali ostacoli burocratici che si frappongono al riconoscimento di un corretto regime di continuità territoriale che si applichi a tutta la Sicilia.

(4-02584)

(9 dicembre 2019)

RISPOSTA.^(*) - Sulla base delle informazioni acquisite dall'Ente nazionale per l'aviazione civile e dalla Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

In merito alla possibilità di convocare le compagnie aeree al fine di garantire i necessari collegamenti da e per la Sicilia ed una maggiore concorrenza nella gestione delle tratte, si rappresenta che nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare liberamente le tariffe per il trasporto passeggeri e merci, come stabilito dall'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1008/2008, del 24 settembre 2008, del Parlamento eu-

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle tre interrogazioni sopra riportate.

ropeo e del Consiglio, che reca norme comuni per le prestazioni di servizi aerei nella Comunità.

La possibilità di calmierare il costo dei biglietti aerei è consentita esclusivamente attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) qualora ricorrano i presupposti di cui all'articolo 16 del regolamento.

Per le rotte destinate a garantire la continuità territoriale e soggette a oneri di servizio pubblico è possibile praticare tariffe distinte tra residenti e non, nonché riconoscere sconti o biglietti gratuiti per alcune categorie di passeggeri quali, ad esempio, malati e loro accompagnatori, disabili, studenti, sportivi.

Si evidenzia che le rotte su cui imporre oneri di servizio pubblico per assicurare la giusta mobilità dei cittadini, ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità e assicurare servizi aerei di linea continui, regolari e a ridotta tariffazione, sono individuate in sede di conferenza dei servizi, cui partecipano le competenti amministrazioni centrali e territoriali.

Sono stati già adottati alcuni provvedimenti destinati ad assicurare la continuità territoriale aerea sia con le isole minori della Sicilia sia con vari scali nazionali. In particolare il decreto ministeriale n. 550 del 2017 ha previsto l'imposizione di oneri di servizio pubblico per i collegamenti, rispettivamente tra le isole di Pantelleria e Lampedusa ed i principali scali siciliani. Inoltre, d'intesa con la Regione Siciliana, con decreto ministeriale n. 2 del 2020 è stata prevista l'imposizione, a far data dal 15 luglio 2020, di nuovi oneri di servizio pubblico sulle rotte da e per lo scalo di Trapani e gli scali nazionali di Trieste, Brindisi, Parma, Ancona, Perugia e Napoli.

Per lo scalo di Comiso è in fase di avanzata definizione analogo procedimento. È quindi già operativo un sistema di oneri di servizio pubblico che prevede, tra i vari benefici, un "tetto massimo" per il prezzo dei biglietti aerei in regime onerato sulle rotte Pantelleria-Trapani, Pantelleria-Palermo, Pantelleria-Catania, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania.

Da ultimo, per quanto riguarda gli scali di Palermo e Catania, si fa presente che ai sensi dell'articolo 1, commi 124 e 125, della legge di bilancio 2020 (legge n. 160 del 2019) al fine di garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia, che consenta di ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità e assicurare la continuità del diritto alla mobilità, è stato riconosciuto, per ogni biglietto aereo acquistato, un contributo per determinate categorie di cittadini residenti nel territorio della regione siciliana. Soggetti destinatari di tale disposizione sono gli studenti universitari fuori sede, i disabili gravi, i lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della regione e con reddito lordo annuo non superiore a 20.000 euro, nonché i migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo

non superiore a 20.000 euro. A tal fine è stata autorizzata la spesa di 25 milioni di euro per l'anno 2020.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)

PARAGONE. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico.* - Premesso che:

con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prot. n. 407 del 23 settembre 2019 il consigliere della Corte dei conti dottor Alberto Stancanelli veniva nominato capo di gabinetto del Ministro, con decorrenza dal 19 settembre 2019 e per la durata massima del mandato governativo (artt. 1 e 2 del decreto di nomina);

l'art. 2, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 212 (Regolamento recante riorganizzazione degli uffici di diretta collaborazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), prevede che "Il Ministro si avvale per l'esercizio delle funzioni di direzione politica del Ministero ad esso attribuite (?) degli uffici di diretta collaborazione, che esercitano le competenze di supporto e di raccordo tra lo stesso e l'amministrazione, collaborando alla definizione degli obiettivi, all'elaborazione delle politiche pubbliche, nonché alla relativa valutazione ed alle connesse attività di comunicazione, con particolare riguardo all'analisi dell'impatto normativo, all'analisi costi-benefici ed alla congruenza fra obiettivi e risultati";

al successivo comma 3, prevede che "Il Capo di Gabinetto (?) coordina l'attività di supporto degli Uffici di diretta collaborazione, i quali (?) costituiscono un unico centro di responsabilità ed assicura il raccordo tra le funzioni di indirizzo del Ministro e le attività di gestione del Ministero, nel rispetto del principio di distinzione tra tali funzioni. Assolve, altresì, ai compiti di supporto del Ministro per l'esercizio di tutte le ulteriori funzioni attribuitegli dalla legge. Definisce l'organizzazione degli Uffici di diretta collaborazione, d'intesa con i responsabili degli stessi. Può nominare vice Capi di Gabinetto in numero non superiore a due, nei limiti del contingente di personale;

l'art. 3, comma 1, stabilisce, tra l'altro, che "L'Ufficio di Gabinetto coadiuva il capo di Gabinetto per le competenze proprie e per quelle delegate dal Ministro. L'Ufficio di Gabinetto coordina e cura, in particolare, i rapporti con gli altri organi costituzionali e comunitari, con le autorità indipen-

denti e con il Consiglio di Stato e cura altresì l'esame degli atti ai fini dell'invio alla firma del Ministro e dei Sottosegretari di Stato";

l'art. 6, comma 1, prevede che "Il Capo di Gabinetto è nominato fra magistrati amministrativi, ordinari o contabili o avvocati dello Stato, dirigenti preposti ad uffici di livello dirigenziale generale dello Stato, oppure fra persone, anche estranee alla pubblica amministrazione, in possesso di capacità adeguate alle funzioni da svolgere, avuto riguardo ai titoli professionali, culturali e scientifici ed alle esperienze maturate";

al comma 7, prevede che "Gli incarichi di responsabilità degli uffici di cui all'articolo 2, comma 2 [gli uffici di diretta collaborazione], sono incompatibili con qualsiasi attività professionale. Dello svolgimento di altri incarichi o di attività professionali a carattere non continuativo è informato il Ministro, che ne valuta la compatibilità con le funzioni svolte";

considerato che, per quanto risulta all'interrogante:

il dottor Alberto Stancanelli veniva nominato presidente del collegio dei revisori dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) con deliberazione della stessa Autorità n. 426/2019/A del 23 ottobre 2019, e dunque successivamente alla nomina a capo di gabinetto con contestuale collocamento in posizione di fuori ruolo extra istituzionale;

il dato normativo sancisce l'incompatibilità dell'incarico di capo di gabinetto con qualsiasi attività professionale e incarico di sorta, salvo il caso in cui quest'ultimo si svolga con carattere non continuativo, che non sembra che possa ragionevolmente ipotizzarsi rispetto alla carica di presidente del collegio dei revisori dell'ARERA, al quale spettano le funzioni di controllo di legittimità e di regolarità amministrativa e contabile degli atti dell'Autorità;

a seguito del collocamento fuori ruolo il dottor Stancanelli non è più formalmente in servizio come magistrato contabile,

si chiede di sapere se non si ravveda, in forza del dettato dell'art. 3, comma 1, del regolamento, per effetto del quale l'ufficio di gabinetto coordina e cura i rapporti (anche) con le autorità indipendenti, una posizione di palese conflitto di interessi, o comunque di incompatibilità a carico del dottor Stancanelli che, da un canto, oltre a pregiudicarne l'oggettività decisionale, limiterebbe l'autonomia e l'indipendenza dell'ARERA in ragione dell'incarico di presidente del collegio dei revisori dell'ARERA medesima e, dall'altro, comporterebbe il venir meno dell'impegno esclusivo e continuativo assunto con l'accettazione della carica di capo di gabinetto.

(4-02796)

(28 gennaio 2020)

RISPOSTA. - Sulla base della vigente normativa primaria e secondaria, ma anche di qualsivoglia considerazione di ordine politico-amministrativo o anche solo di opportunità, nei confronti dell'attuale capo di gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non si ravvisano né cause di incompatibilità, né situazioni di conflitto di interessi. Infatti, l'incarico di presidente del collegio dei revisori dei conti dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) conferito al dottor Alberto Stancanelli è stato preventivamente autorizzato, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lett. b), del decreto del Presidente della Repubblica n. 388 del 1995, dal consiglio di presidenza della Corte dei conti che ha valutato, nel rispetto delle proprie prerogative ed in piena autonomia ed indipendenza, l'assenza di cause di incompatibilità di diritto e di fatto. Le medesime valutazioni di compatibilità, ai sensi del regolamento degli uffici di diretta collaborazione del Ministro, sono state effettuate dallo stesso Ministro nell'ambito del rapporto fiduciario con il capo di gabinetto nell'esercizio delle proprie e tipiche prerogative organizzative.

L'ARERA, quale autorità amministrativa indipendente, non è sottoposta ad alcuna vigilanza governativa, tantomeno del Ministero, ed ha rapporti funzionali e istituzionali prevalentemente con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Sotto il profilo organizzativo l'Autorità è composta dal presidente e da quattro membri nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con il Ministro dell'ambiente, previo parere favorevole delle competenti Commissioni parlamentari. Gli attuali componenti sono stati nominati con decreto del Presidente della Repubblica 9 agosto 2018, per 7 anni, e non possono essere rinnovati alla scadenza. Inoltre, l'autonomia dell'ARERA è garantita dalla circostanza che le risorse economiche per il suo funzionamento provengono da un contributo sui ricavi degli operatori regolati e, quindi, non a carico del bilancio dello Stato.

Si tratta dunque di un incarico per l'esercizio di una funzione pubblica di controllo prevista negli ordinamenti di tutti gli enti pubblici e svolta generalmente da pubblici dipendenti. Infatti, l'articolo 55 del regolamento di contabilità dell'Autorità prevede che i componenti il collegio dei revisori dei conti possono essere nominati anche tra i magistrati della Corte dei conti.

Ciò premesso, riguardo alle considerazioni secondo cui, a seguito del collocamento fuori ruolo, il dottor Stancanelli non sarebbe più formalmente magistrato della Corte dei conti e quindi non rientrante tra i soggetti nominabili, va evidenziato che un magistrato della Corte dei conti in posizione di fuori ruolo non perde lo *status* di magistrato contabile e resta soggetto a tutti gli effetti alle norme dell'ordinamento giudiziario contabile. Ciò

è dimostrato proprio dalla necessità anche per i magistrati fuori ruolo di acquisire, per lo svolgimento di incarichi presso altri enti, l'autorizzazione preventiva del consiglio di presidenza della Corte dei conti. Inoltre, il mantenimento della qualifica di magistrato è confermato, a titolo esemplificativo, dal riconoscimento per i magistrati in posizione di fuori ruolo, del diritto di elettorato attivo nell'elezione dei componenti togati dello stesso consiglio di presidenza.

Riguardo poi al quesito circa la sussistenza di conflitti di interesse derivanti dall'assunzione dell'incarico, oltre alle considerazioni richiamate, si evidenzia che dal *curriculum vitae* del dottor Stancanelli, pubblicato nel sito *web* istituzionale del Ministero, emerge, in modo trasparente, anche a voler considerare gli incarichi svolti nell'ultimo biennio (periodo ritenuto rilevante ai fini dell'insorgenza di eventuali preclusioni derivanti da conflitti), l'assenza di qualsivoglia potenziale conflitto, mancando il requisito essenziale della fattispecie ovvero la contestuale titolarità di interessi privati e pubblicitari in capo al medesimo soggetto. Il dottor Alberto Stancanelli ha ricoperto sempre cariche pubbliche e, pertanto, il perseguimento dell'interesse pubblico non risulta per ciò stesso pregiudicato o con esso in potenziale contrasto con alcuna attività, ruolo o incarico, precedentemente o attualmente svolto dallo stesso.

L'incarico di presidente del collegio dei revisori è stato pertanto conferito al dottor Stancanelli, quale consigliere della Corte dei conti, nella piena legittimità e in assenza di cause di conflitto di interessi e di incompatibilità di diritto e di fatto. Si aggiunga che, nel rispetto delle norme sui magistrati contabili, l'assunzione dell'incarico e del relativo compenso è stato comunicato dal dottor Stancanelli al consiglio di presidenza della Corte dei conti e pubblicato in piena trasparenza nel sito *web* del Ministero.

In conclusione, l'esercizio delle funzioni di controllo, svolte nell'ambito del collegio dei revisori dell'ARERA, non comportano limitazioni all'autonomia gestionale dell'Autorità, né costituisce causa ostativa al mantenimento degli impegni istituzionali assunti dal consigliere Stancanelli, che svolge costantemente i compiti di capo di gabinetto del Ministro con elevate ed indiscusse professionalità ed un'esperienza trentennale al servizio dello Stato.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)

SALVINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

la strada Statale 106 in Calabria è lunga 415 chilometri ed è tristemente nota alle cronache come la "strada della morte", atteso che dal 1996, ovvero da quando è in vita il sistema statistico nazionale di localizzazione degli incidenti stradali a cura della Direzione studi e ricerche ACI, lungo tale arteria sono avvenuti incidenti, che hanno provocato il decesso di 590 persone, dato che sale a 750, se si considerano i decessi avvenuti nel periodo successivo al giorno dell'incidente e direttamente riferibili alle conseguenze dello stesso;

attualmente risultano finanziati i lavori di costruzione del terzo megalotto della strada statale 106 "Jonica" dall'innesto con la strada statale 534 (chilometro 365+150) a Roseto Capo Spulico (chilometro 400+000), per un importo complessivo di 1.335,118 milioni di euro, di cui 969,4 milioni di euro (delibere CIPE numeri 103 del 2007, 30 del 2008 e 88 del 2011 e decreti interministeriali n. 88 e n. 89 del 7 marzo 2013), e 365,7 milioni di euro previsti nel contratto di programma 2016-2020 a valere sul Fondo unico Anas;

per quanto riguarda la 1ª tratta (dal chilometro 0+000 al chilometro 18+863), in data 10 agosto 2016 il CIPE ha approvato con delibera n. 41 il progetto definitivo, rinviando a nuova istruttoria il progetto definitivo della 2ª tratta e subordinando l'esecuzione dei lavori all'approvazione di quest'ultima (la pubblicazione della delibera è avvenuta in data 1º agosto 2017 sulla *Gazzetta Ufficiale*);

per la seconda tratta, in data 28 febbraio 2018, il CIPE ha approvato con delibera n. 3 il progetto definitivo della 2ª tratta dal chilometro 18+863 al chilometro 37+661, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* in data 2 agosto 2018;

in data 8 maggio 2018 è stato emesso l'ordine di inizio attività per la progettazione esecutiva e per le attività propedeutiche al concreto avvio dei lavori relativi alla 1ª tratta dal chilometro 0+000 al chilometro 18+863 che sono state ormai concluse;

in data 18 settembre 2018 è stato emesso l'ordine di inizio attività per la progettazione esecutiva e per le attività propedeutiche al concreto avvio dei lavori relativi alla 2ª tratta dal chilometro 18+863 a fine lotto che sono ancora in corso;

in data 15 aprile 2019 il contraente generale ha consegnato il progetto esecutivo della 2ª tratta;

attualmente è stata avviata da Anas l'attività istruttoria di verifica e di controllo sul progetto esecutivo delle due tratte. Inoltre si sta procedendo alla predisposizione della documentazione necessaria per la verifica di ottemperanza da parte dei Ministeri competenti,

si chiede di sapere alla luce dei fatti descritti, quali siano i tempi previsti per l'approvazione del progetto esecutivo e per la fine delle attività propedeutiche al concreto avvio dei lavori relativi alla 2^a tratta dal chilometro 18+863 a fine lotto, al fine di determinare chiaramente i tempi per l'avvio di un'opera che la Calabria attende da 20 anni.

(4-02288)

(15 ottobre 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dalla società ANAS e dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

La strada statale 106 Jonica rappresenta non soltanto il collegamento diretto tra Reggio Calabria e Taranto ma anche una dorsale strategica della viabilità dell'Italia meridionale. L'infrastruttura, infatti, dal punto di vista funzionale, si caratterizza sia come asse stradale di penetrazione, a servizio delle aree interne oggi difficilmente accessibili, sia come itinerario preferenziale di collegamento di tutta la fascia litorale Jonica.

L'intervento del terzo megalotto, suddiviso in due tratte, consiste nella realizzazione della nuova strada statale 106 Jonica in variante al tracciato esistente tra la strada statale 534 nei pressi di Sibari e fino a Roseto Capo Spulico, dove si ricollega alla strada statale già ammodernata.

L'opera del costo di 1.335,1 milioni di euro è interamente finanziata e la consegna dei lavori è prevista entro il prossimo mese di marzo 2020.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DE MICHELI

(26 febbraio 2020)