

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 al 18 aprile 2019)

INDICE

BALBONI: sulla restituzione alla Capitaneria di porto di Goro (Ferrara) dell'unica motovedetta in dotazione (4-00312) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	Pag. 607	EVANGELISTA ed altri: sul ponte di Oloè a Oliena (Nuoro) (4-00580) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	615
BIASOTTI: sulla liberalizzazione del servizio di notifica a mezzo posta degli atti giudiziari e violazione del codice della strada (4-00813) (risp. BONAFEDE, <i>ministro della giustizia</i>)	609	PUGLIA ed altri: sulla garanzia della continuità degli asili nido nella città di Napoli (4-01030) (risp. SIBILIA, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	619
DAL MAS: sulla riscossione dei contributi ai consorzi di bonifica (4-00759) (risp. CENTINAIO, <i>ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali e del turismo</i>)	611	RICCIARDI ed altri: sugli uffici di motorizzazione civile (4-00864) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	623
DE BERTOLDI: sull'assunzione dei lavoratori stranieri in particolare da parte delle imprese agricole (4-01316) (risp. MOLTENI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	614	VALENTE: sulla gestione della raccolta dei rifiuti da parte del Comune di Crispano (Napoli) (4-01113) (risp. SIBILIA, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	627

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

il porto di Goro (Ferrara) è il porto con maggior numero di imbarcazioni immatricolate dell'intero Adriatico, con oltre 1.300 imbarcazioni prevalentemente dedite alla molliscoltura nell'adiacente sacca di Goro, ampia insenatura valliva in collegamento con il mare aperto dove vengono coltivate le famose vongole veraci;

la locale Capitaneria di porto dispone di una sola motovedetta, assolutamente necessaria oltre che per garantire interventi di salvataggio in mare aperto, soprattutto in caso di mare grosso, anche e soprattutto per il contrasto al purtroppo diffuso fenomeno della pesca abusiva all'interno delle concessioni per la coltivazione delle vongole, pesca abusiva che viene praticata da bande sempre pronte ad entrare in azione, ben organizzate e con l'ausilio di imbarcazioni potentissime, che in una sola notte possono prelevare anche diverse decine di quintali di prodotto (si consideri che un chilogrammo di vongole mediamente vale circa 12 euro), con gravissimo danno per le cooperative titolari delle concessioni e dei soci tutti, che investono anche decine di migliaia di euro per la semina del novellame;

la pesca delle vongole è la principale fonte di sostentamento dell'intera comunità, con migliaia di addetti;

nei giorni scorsi si è diffusa in tutta la marineria la notizia che il Governo avrebbe deciso di privare la Capitaneria di Goro dell'unica motovedetta di cui dispone per destinarla al Governo libico affinché la utilizzi nel contrasto al traffico di esseri umani che parte dalle sue coste;

la notizia sembra suffragata dalla circostanza che la motovedetta è stata consegnata al cantiere nautico di Goro per la sua revisione e con la richiesta di cancellare tutti i contrassegni ed i segni distintivi della Guardia costiera;

ciò rappresenta un grave pericolo per i naviganti nella zona dell'intero settore di competenza, tanto più in piena stagione estiva, nella quale è massimo il traffico nautico ed è in corso l'operazione "Mare sicuro";

il pur encomiabile scopo del sostegno al Governo libico nella lotta al traffico di esseri umani non può giustificare la messa in pericolo dei naviganti dell'alto Adriatico e l'attenuazione, se non l'abbandono, del contrasto alle attività di pesca illecita nella sacca di Goro, che rischia di arrecare un danno irrimediabile all'intera comunità,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per ripristinare immediatamente, e garantire in futuro, la necessaria dotazione di almeno una motovedetta alla Capitaneria di porto Goro (Ferrara).

(4-00312)

(3 luglio 2018)

RISPOSTA. - Il comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera ha tempestivamente individuato, tra le risorse disponibili, un'unità costiera in sostituzione della motovedetta CP 521, tuttora alata presso il "Cantiere navale del Delta" di Goro, priva di loghi ed identificativi, oggetto di cancellazione dai registri navali e destinata al Governo libico con finalità di impiego nel contrasto al traffico di esseri umani nel Mediterraneo.

Al riguardo, è stato infatti disposto il trasferimento e la conseguente riassegnazione all'ufficio locale marittimo di Goro della motovedetta CP 562, precedentemente dislocata a Palermo.

Quest'ultima versa, attualmente, nello stato di indisponibilità ed è rimessata presso il citato cantiere navale a causa di lavori di ripristino di talune criticità riscontrate ai motori di propulsione, si prevede che tornerà nuovamente disponibile non prima di giugno.

Ciò posto, è bene precisare che, anche a prescindere da tale sostituzione, il parco mezzi nautici in forza all'ufficio locale marittimo di Goro si compone di: a) un'unità navale classe 709, la motovedetta CP 713; b) un battello veloce, il GC B46. Entrambi i mezzi risultano operativi e nello stato di pronta disponibilità e possono essere utilmente impiegati per missioni sia di vigilanza pesca, sia di sorveglianza della fascia costiera, con mirato riguardo alle attività che il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera espleta nel corso dell'operazione stagionale, denominata "Mare sicuro", correlata alla stagione balneare.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(11 aprile 2019)

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

la legge 4 agosto 2017, n. 124, legge annuale per il mercato e la concorrenza, ha disposto l'abrogazione del regime di esclusiva in favore di Poste italiane per il servizio di notifica a mezzo posta di atti giudiziari e violazioni del codice della strada, attribuendo all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) il compito di regolamentare requisiti e obblighi per conseguire la nuova licenza individuale speciale;

il regolamento AGCOM, pubblicato in allegato alla delibera 77/18/CONS del 28 febbraio 2018, prescrive all'articolo 9, comma 1, lettera c), che per il rilascio delle licenze individuali speciali sia obbligatoria la frequenza per gli addetti all'accettazione e al recapito, nonché alla consegna degli invii inesitati, di un corso di formazione della durata complessiva di 40 ore. Il programma e i contenuti del corso e le modalità di svolgimento degli esami finali devono essere conformi alle linee guida elaborate dal Ministero della giustizia;

il medesimo regolamento ha attribuito al Ministero dello sviluppo economico la competenza per il rilascio dei titoli abilitativi in materia di servizi postali e per la definizione delle relative procedure;

per completare il processo di liberalizzazione e consentire a tutti gli operatori postali privati di svolgere il servizio di notifica degli atti giudiziari nel rispetto degli obblighi normativi previsti, è fondamentale che il Ministero della giustizia adempia all'art. 9 citato, predisponendo le linee guida dei corsi di formazione;

a quanto risulta all'interrogante, l'*iter* per la definizione delle linee guida non è stato ancora avviato da parte degli uffici competenti del Ministero, nonostante il regolamento dell'Autorità sia stato adottato nel mese di febbraio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei ritardi con cui il Ministro sta procedendo;

se gli uffici competenti del Ministero stiano provvedendo con solerzia agli adempimenti prescritti dall'articolo 9 della delibera AGCOM 77/18/CONS.

(4-00813)

(6 novembre 2018)

RISPOSTA. - Con l'atto di sindacato ispettivo, nel richiamare l'intervenuta abrogazione, in virtù della legge n. 124 del 2017, del regime di esclusiva in favore di Poste italiane rispetto al servizio di notifica a mezzo posta di atti giudiziari e violazioni del codice della strada, nonché il susseguente regolamento AGCOM, pubblicato in allegato alla delibera 77/18/CONS del 28 febbraio 2018 che, ai fini del rilascio delle licenze individuali speciali, prevede la frequenza obbligatoria, da parte degli addetti all'accettazione ed al recapito, di un corso di formazione il cui programma ed i cui contenuti devono conformarsi alle linee guida rimesse all'elaborazione del Ministero della giustizia, lamentando il mancato avvio dell'*iter* per la definizione delle suddette linee guida, si chiede di sapere se il Ministro sia a conoscenza dei ritardi con cui si sta procedendo e se gli uffici competenti del Ministero stiano provvedendo con solerzia agli adempimenti prescritti dall'art. 9 della delibera AGCOM 77/18/CONS.

Va premesso che al punto 80 del regolamento si fa espresso riferimento all'obbligo di frequenza di un corso di formazione per gli addetti all'accettazione, al recapito ed alla consegna degli atti, rimettendo al Ministero l'elaborazione di linee guida con cui stabilire il relativo programma, il contenuto e le modalità di svolgimento degli esami finali. Questo Dicastero, rimuovendo una situazione di stallo risalente alla precedente formazione governativa, all'inizio del 2019 si è responsabilmente attivato, provvedendo alla costituzione di un tavolo tecnico per l'elaborazione delle linee guida. I lavori sono stati condotti con estrema speditezza, in quanto a margine di una sola seduta, tenutasi a febbraio, il successivo 12 marzo tali linee guida sono state ufficialmente varate e si è altresì proceduto alla loro pubblicazione sul sito *internet* del Ministero.

Preme altresì evidenziare che, preso atto del recente conseguimento delle licenze individuali da parte di alcuni operatori, avvenuto comunque successivamente alla proroga della convenzione con Poste italiane, a sua volta resasi necessaria per garantire la continuità del servizio in quanto in prossimità della scadenza naturale (31 dicembre 2018) nessun altro operatore le aveva ancora ottenute, al precipuo fine di favorire l'assoluta speditezza nell'attuazione del regime liberalizzato, la competente articolazione ministeriale ha già provveduto anche all'individuazione dei possibili contenuti del capitolato dell'espletanda gara aperta.

In conclusione, anche rispetto a tale settore, questo Ministero, all'indomani del suo insediamento, ha dato prova di un approccio proficuo e costruttivo, imprimendo, entro i limiti delle proprie competenze, una significativa accelerazione al completamento del processo attuativo di liberalizzazione delle notifiche di atti amministrativi e giudiziari.

Il Ministro della giustizia

BONAFEDE

(11 aprile 2019)

DAL MAS. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo.* - Premesso che:

l'art. 21 del regio decreto 13 febbraio 1933, n. 215, aveva conferito ai consorzi di bonifica il potere di riscuotere i contributi obbligatori a loro favore, e da loro stessi stabiliti, mediante ruolo;

il decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 179, non ha confermato in vigore il predetto art. 21, cancellando, così, tale potere in capo ai consorzi di bonifica;

ne deriva che i destinatari dell'esazione non sono più tenuti ad impugnare le cartelle di pagamento avanti la giustizia tributaria, ma sono i consorzi ad avere l'onere di convenire i contribuenti inadempimenti in giudizio;

i consorzi di bonifica hanno reagito a tale soppressione normativa semplicemente ignorandola e continuando a riscuotere i contributi tramite ruolo, così mantenendo in essere un sistema impositivo deliberatamente e appropriatamente cancellato dal legislatore;

la situazione, in aperta violazione di legge, è intollerabile e reca grave pregiudizio ai contribuenti,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per porre rimedio ad una siffatta situazione e, così, assicurare il rispetto della volontà legislativa circa la soppressione del potere dei consorzi di bonifica di riscuotere i contributi mediante ruolo.

(4-00759)

(25 ottobre 2018)

RISPOSTA. - I consorzi di bonifica rappresentano un vero e proprio strumento ordinario di gestione e tutela del territorio, dell'ambiente e delle acque, sotto il profilo sia qualitativo sia quantitativo, avendo progressivamente perso quel carattere di specialità che ne aveva in passato connotato la natura. Svolgono le attività finalizzate ad assicurare la sicurezza idraulica e le buone condizioni igienico-sanitarie del territorio, che migliorano la qualità della vita, dando nuovi impulsi alle attività produttive ed aumentando, o preservando, il valore commerciale degli immobili siti nel perimetro consortile. Un ruolo ancora più marcatamente istituzionale nell'esercizio delle funzioni regionali in materia viene inoltre riconosciuto ai consorzi dall'art. 62 del decreto legislativo n. 152 del 2006, che recita: "I comuni, le province, i loro consorzi o associazioni, le comunità montane, i consorzi di bonifica e di irrigazione, i consorzi di bacino imbrifero montano e gli altri enti pubblici e di diritto pubblico con sede nel distretto idrografico partecipano all'esercizio delle funzioni regionali in materia di difesa del suolo nei modi e nelle forme stabilite dalle regioni singolarmente o d'intesa tra loro, nell'ambito delle competenze del sistema delle autonomie locali".

Ciò premesso, l'assunto relativo ad una supposta abrogazione dell'art. 21 del regio decreto n. 215 del 1933 (la disposizione prevede testualmente che "alla riscossione dei contributi si provvede con le norme che regolano l'esazione delle imposte dirette") che avrebbe trovato recente conferma in una sentenza della commissione tributaria provinciale di Piacenza, depositata il 24 luglio 2017, n. 131/2017, non si ritiene suscettibile di condivisione per le ragioni che si vanno ad esporre.

Nell'approfondimento della sentenza, seppur in via incidentale correlatamente all'impugnabilità delle cartelle emesse, si rinviene effettivamente un riferimento all'abrogazione dell'art. 21, a far data dal 1° gennaio 2009 ad opera del decreto legislativo n. 179, che avrebbe privato i consorzi di bonifica del loro potere impositivo.

Per contro, detta sentenza, nel merito, nel richiamare il regio decreto quale presupposto fondamentale e "tuttora in vigore per valutare la contribuenza", si concentra sul *petitum* dei ricorrenti incardinato sulla valutazione del beneficio che l'immobile trarrebbe dalle opere eseguite dal consorzio e non sull'illegittimità del contributo consortile. Infatti, nella sentenza si afferma che "nessuna delle opere elencate dal Consorzio risulta appartenere a quelle indicate dalla legge", oltre a non essere dimostrato il beneficio diretto che le opere di bonifica apportino agli immobili dei ricorrenti che potrebbe "giustificare l'imposizione consortile".

Senza addentrarsi eccessivamente negli orientamenti giurisprudenziali di natura sia tributaria che civilistica, si ritiene opportuno soffer-

marsi su alcuni presupposti normativi e giurisprudenziali che avvalorerebbero la legittimità delle contribuzioni.

Il presupposto impositivo dei contributi consortili si basa sull'esistenza di un beneficio conseguente alle attività svolte dal consorzio che si fonda su un complesso sistema normativo, statale e regionale, tuttora vigente, individuante la primaria fonte normativa negli artt. 860 e 864 del codice civile. Questi ultimi, rispettivamente, sanciscono l'obbligo dei proprietari dei beni situati nei comprensori dei consorzi di bonifica al pagamento dei contributi nella spesa per l'esecuzione, la manutenzione e l'esercizio delle opere pubbliche di bonifica in ragione del beneficio che essi ne traggono e la loro esigibilità con le norme e i privilegi stabiliti per l'imposta fondiaria. Perché ci sia dunque tributo, il consorzio deve aver redatto gli atti di legge (piano di classifica *in primis*, soggetto al controllo delle Regioni competenti per territorio, unitamente a tutti gli atti fondamentali dei consorzi di bonifica, quali ad esempio, i bilanci) e deve svolgere un'attività che generi un beneficio dimostrabile al contribuente. Nel calcolo del beneficio si tiene conto di parametri tecnici (che quantificano e qualificano l'attività da svolgere per la sicurezza del bene) ed economici (che stimano il valore del bene). Ecco quindi che, a parità di condizioni tecniche, un bene di valore elevato sarà soggetto ad un tributo più alto rispetto ad un bene di minor valore. Il contributo viene imposto annualmente a ogni consorziato secondo l'entità del "beneficio" che il suo immobile (terreno o fabbricato) riceve dall'attività del consorzio, così come prevede la legge.

Per quanto detto, sia in forza di quanto espressamente previsto dagli articoli 860 e 864 del codice civile, sia per la natura stessa del testo unico di cui al regio decreto n. 215 del 1933, costituente, secondo la giurisprudenza costante, testo unico per il settore dei consorzi di bonifica, non si pone alcun problema di abrogazione di norme riferite alla riscossione dei contributi consortili.

Inoltre, si fa presente che il decreto legislativo n. 246 del 2005, facendo salve le disposizioni tributarie, ammette la riconferma della legittimità del sistema di riscossione dei contributi consortili che, per espresso dettato normativo, costituiscono oneri reali e hanno natura tributaria e vengono riscossi con le stesse modalità previste, per la riscossione delle imposte dirette mediante ruoli esattoriali (in questo senso la giurisprudenza è pacifica). La riscossione tramite ruoli dei contributi di bonifica viene altresì riconfermata dall'art. 17, comma 3, del decreto legislativo n. 46 del 1999, che recita testualmente: "Continua comunque ad effettuarsi mediante ruolo la riscossione delle entrate già riscosse con tale sistema in base alle disposizioni vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto". Si osservi come il precetto normativo intenda disciplinare nel senso della continuità la procedura e le modalità di riscossione delle entrate, inclusi i contributi consortili, che già venivano riscosse mediante ruolo sin dalla fase originaria.

In conclusione, quand'anche si volesse ritenere abrogato il citato art. 21, non può esservi alcun dubbio che i consorzi di bonifica debbano ancora continuare a riscuotere i contributi di bonifica tramite ruolo avvalendosi degli agenti della riscossione. Ciò anche in virtù di quanto affermato dalla Corte di cassazione, la quale continua a far riferimento all'art. 21 del regio decreto n. 215 del 1933, ritenendo quest'ultimo evidentemente in vigore (si vedano, su tale aspetto, fra le altre, anche la recente ordinanza della Corte di cassazione, sezioni unite, del 20 febbraio 2017, n. 4309, e le sentenze n. 13165 dell'11 giugno 2014, n. 3594 del 14 febbraio 2014, n. 8371 del 5 aprile 2013 e n. 21797 del 5 dicembre 2012).

Si è ben consapevoli che le realtà consortili siano molto differenziate sul territorio e che, anche a causa di un'inadeguata attività di comunicazione e trasparenza, l'onere venga spesso visto come un peso ingiustificato. In tal senso i consorzi di bonifica sono chiamati ad eliminare le inefficienze laddove esistenti e a fare conoscere la strategicità del ruolo loro affidato dalla normativa ambientale che spiega il loro potere impositivo. Un ruolo che risulta fondamentale anche sotto il profilo della gestione della risorsa irrigua, visto che solo una gestione collettiva permette di regolare in modo razionale ed efficiente la distribuzione dell'acqua, consentendo il monitoraggio costante dell'uso di questa risorsa sempre più scarsa ed evitando il prelievo indiscriminato dalla falda e i danni ambientali le cui conseguenze ricadono su tutta la collettività.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo

CENTINAIO

(4 aprile 2019)

DE BERTOLDI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

le quote d'ingresso dei lavoratori non comunitari per lavoro stagionale e non stagionale nel territorio dello Stato italiano, regolamentate annualmente dal Ministero in indirizzo, con apposito decreto, non sono state ancora determinate per l'anno 2018, proprio a causa della mancanza del decreto attuativo;

al riguardo, l'interrogante evidenzia come moltissime imprese, in particolare del settore agricolo, assumano numerosi lavoratori *extra* europei, con contratti di lavoro stagionali di 9 mesi, in quanto le quote d'ingresso a tempo indeterminato, non sono attualmente previste; conseguentemente, le difficoltà che si evidenziano sono legate al ritorno nel Paese d'origine dei

lavoratori stranieri, con gravi ripercussioni sull'attività degli allevatori italiani, proprio a causa della mancanza di personale addetto;

a tal fine, l'interrogante rileva, altresì, come la componente di lavoratori *extra* comunitari sia particolarmente integrata e sostenuta all'interno dell'attività lavorativa, nell'ambito agricolo e zootecnico, la cui esigenza nelle assunzioni da parte degli imprenditori, in particolare del Nord, nell'ambito del processo produttivo, risulta particolarmente importante,

si chiede di sapere quali siano i motivi per i quali il Ministro in indirizzo non abbia ancora provveduto all'emanazione del decreto attuativo e se, in conseguenza della necessità da parte delle imprese, in particolare quelle agricole, di assumere tali lavoratori *extra* comunitari, non ritenga urgente ed opportuno provvedere a tal fine in tempi rapidi.

(4-01316)

(25 febbraio 2019)

RISPOSTA. - A proposito del decreto attuativo relativo alle quote di ingresso dei lavoratori non comunitari, si comunica che all'esito dell'attività di coordinamento e di concertazione svolta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri con i Ministeri competenti in materia di immigrazione (Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Ministero dell'interno), il 12 marzo 2019 è stato firmato dal sottosegretario di Stato delegato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri con il quale sono stati definiti a titolo di programmazione transitoria i flussi di ingresso dei cittadini non comunitari, per l'anno 2019, ammessi in Italia per motivi di lavoro subordinato stagionale e non stagionale e di lavoro autonomo, entro una quota complessiva massima di 30.850 unità. Il decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 9 aprile 2019.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

MOLTENI

(17 aprile 2019)

EVANGELISTA, LICHERI, FENU, MARILOTTI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:

il ponte di Oloé, nel territorio del comune di Oliena (Nuoro), sul fiume Cedrino, ha subito un dissesto statico di notevole entità in occasione degli eventi alluvionali del 2013 (ciclone "Cleopatra"), in conseguenza dei quali morì, sullo stesso ponte, un agente della Polizia di Stato in servizio, a causa di un cedimento del manufatto in corrispondenza dell'ancoraggio del ponte alla terra ferma;

a seguito di tali eventi, è stato aperto un procedimento penale, ancora pendente, ma, dopo il dissequestro del ponte ordinato dall'autorità giudiziaria, è stato consentito il transito con alcune limitazioni di carico;

nell'inverno 2017 un ulteriore evento di piena del fiume Cedrino ha determinato nuovi danni alla struttura, parzialmente "restaurata" dall'A-NAS, pur essendo di proprietà della Provincia di Nuoro;

successivamente, il manufatto, giudicato particolarmente a rischio per i danni subiti, è stato nuovamente sequestrato con provvedimento cautelare del giudice per le indagini preliminari presso il Tribunale di Nuoro, con notevoli disagi per la popolazione residente nei comuni di Oliena e Dorgali, costretta a percorrere itinerari alternativi più lunghi (il territorio è peraltro, interessato, soprattutto nel periodo estivo, da un consistente flusso turistico);

nel corso di diversi incontri tra i tecnici della Procura, quelli della Provincia e della Prefettura (luglio 2017-maggio 2018), era emersa l'estrema pericolosità delle condizioni del manufatto, che, oltre a presentare gravi problemi strutturali, è sottoposto a rischio di sommersione in caso di piena del fiume Cedrino;

il continuo passaggio di automobilisti sul ponte in violazione del divieto di transito ha indotto poi il giudice a conferire temporaneamente la custodia, invece che al Comune di Oliena, al genio militare, che ha provveduto a realizzare "impedimenti fissi" al transito, inamovibili; il ponte, quindi, al momento è accessibile solo a piedi, cosa che ha determinato ulteriore malcontento nella popolazione locale;

in successivi provvedimenti adottati dal giudice, con i quali la custodia è stata assegnata poi alla Provincia, è stata riaffermata l'estrema pericolosità del manufatto;

il 30 agosto 2018, presso l'Assessorato per i lavori pubblici della Regione Sardegna, si è tenuto un incontro per valutare diverse soluzioni, *in primis* quella di protezione attiva che comporta la chiusura totale del ponte al transito anche pedonale, in caso di allerta meteo per possibile piena del fiume;

si è, inoltre, fatto il punto sui tre progetti per la riapertura del ponte, che mirano a risolverne i problemi idrogeologici e di stabilità; tra questi,

due sono stati già appaltati dalla Provincia di Nuoro, mentre il terzo è in fase di esecuzione; la Regione infatti ha conferito alcuni limitati finanziamenti alla Provincia per la realizzazione delle opere di riadattamento in via provvisoria del ponte esistente, le quali consentiranno solo una parziale e condizionata riapertura, ma i lavori in corso stanno andando a rilento e dovranno comunque essere oggetto di rinnovato esame da parte dell'autorità giudiziaria. Si è, inoltre, affidato all'ANAS lo studio di fattibilità di un nuovo ponte.

considerato che il traffico deviato sulla strada tra Nuoro e Orosei in conseguenza dell'interruzione del ponte risulta più che raddoppiato, con maggiori rischi associati per la circolazione: occorre percorrere la strada con particolare attenzione e prudenza, sia per l'incremento del traffico, sia perché la strada interrotta risultava notevolmente più scorrevole e veloce per la presenza di lunghi rettilinei, curve ad ampio raggio e migliore visibilità; per "mantenere" un tempo di percorrenza assimilabile al percorso precedente molti automobilisti derogano alle necessarie norme di prudenza che la nuova condizione invece impone; è venuta a mancare la "naturale" bretella di collegamento con la costa (oltre Orosei, la costa di San Teodoro e la stessa Costa Smeralda che da anni hanno riconosciuto la zona di Oliena come riferimento per la visita dell'entroterra), non solo perché l'itinerario per raggiungere Su Gologone e Oliena diviene molto più lungo, ma anche perché è divenuto tortuoso e nemmeno facilmente identificabile,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti, vista l'inderogabile urgenza di ripristinare il collegamento garantito dal ponte Oloè nel rispetto di tutti i parametri di sicurezza, il Ministro in indirizzo intenda adottare;

se la progettazione e realizzazione del manufatto abbia tenuto conto degli ipotizzabili effetti dell'alveo del fiume sulle pile e sulle spalle del ponte, nonché sull'eventuale scalzamento delle fondazioni legato a fenomeni idraulici localizzati;

se l'attuale manufatto debba ritenersi ancora adeguato e possa ancora garantire la sicurezza della circolazione con soli lavori di manutenzione straordinaria;

se, in alternativa alla manutenzione straordinaria, non risulti più conveniente e giustificato procedere alla costruzione dell'opera *ex novo*, in particolare con riferimento alla durata di vita attesa e ad una corretta valutazione di rischio.

(4-00580)

(20 settembre 2018)

RISPOSTA. - Circa il primo quesito, si informa che il ponte di Oloè, infrastruttura posta al chilometro 7+000 della strada provinciale 46 che collega il comune di Oliena al comune di Dorgali, competenza della Provincia di Nuoro e di proprietà della Regione Sardegna. In particolare, risulta che il manufatto sia tuttora sottoposto a sequestro cautelare da parte della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Nuoro per conseguenza del cedimento strutturale di un appoggio.

Quanto al secondo quesito, si riferisce che ANAS, soggetto attuatore per la progettazione e realizzazione di un sistema di protezione attiva per il monitoraggio e allerta delle piene lungo la strada provinciale in virtù di apposito atto convenzionale stipulato con la Regione e con la Provincia di Nuoro, quest'ultima nella qualità di ente gestore, ha comunicato di essere coadiuvata nell'espletamento di tali incombenze da una società esterna specializzata in modellistica fluviale. In sinergia con detta società, il soggetto attuatore ha effettuato un preliminare studio idraulico del modello previsionale del fiume Cedrino, in grado cioè di associare l'entità delle precipitazioni piovose alla possibilità di piena in prossimità del ponte.

Sempre sotto il profilo della prevenzione dei fenomeni idraulici localizzati, la Regione Sardegna ha provveduto ad acquisire dagli organi deputati le informazioni tecniche concernenti le caratteristiche delle stazioni pluviometriche ed idrometriche da installare. Questi dati serviranno a completare il programma *hardware* e *software* del sistema attivo di allerta piene correlato all'infrastruttura, che andrà ad interfacciarsi, non appena operativo, con quello regionale gestito dall'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente Sardegna (ARPAS) e dalla protezione civile.

In data 28 febbraio 2019, la società ANAS ha trasmesso all'Assessorato per i lavori pubblici della Regione ed alla Provincia di Nuoro il progetto esecutivo del sistema di allerta piene, completo degli elaborati contenenti gli elementi del sistema e la loro localizzazione territoriale, anche in relazione alla vincolistica. Successivamente, su richiesta dell'Assessorato, ANAS ha trasmesso il progetto, in data 15 marzo, anche agli enti locali coinvolti dalla pianificazione.

All'attualità, sono già pervenuti i pareri dei Comuni di Oliena, Dorgali e Orgosolo, del Servizio tutela del paesaggio della Regione Sardegna e del Servizio territoriale opere idrauliche di Nuoro, mentre si è in attesa del parere dell'ARPAS, della protezione civile, dell'Agenzia del distretto idrografico della Sardegna, del Corpo forestale e della vigilanza ambientale. Una volta chiusa l'istruttoria in atto, il soggetto attuatore potrà procedere ad indire la gara di appalto per la fornitura e posa in opera dei componenti del sistema di allerta.

Con riguardo al terzo quesito posto, con il quale si chiede garanzia in ordine alla sicurezza del manufatto, si rammenta che la Regione, con delibera n. 3/31 del 23 gennaio 2018, ha dato ulteriore impulso all'attuazione degli interventi di miglioramento della funzionalità statica e idraulica del ponte di Oloè, stanziando risorse a tal fine dedicate sul Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 del patto per lo sviluppo della Regione Sardegna, interventi strutturali di mitigazione del rischio idrogeologico. Nello specifico, detto miglioramento, la cui attuazione è affidata alla Provincia di Nuoro, prevede: 1) la manutenzione delle opere di protezione spondale e del fondo dell'alveo per un importo pari a 750,000 euro. I lavori sono stati aggiudicati nel mese di luglio 2018 per l'importo di 480.497,51 euro e sono attualmente sospesi per la redazione di documentazione peritale; 2) intervento di adeguamento e manutenzione straordinaria, per un importo pari a 776.000 euro. Il progetto, di tipo strutturale, prevede di eliminare il corrente stato di degrado e di adeguare il manufatto ai carichi previsti per ponti di prima categoria. Del preliminare è stato appaltato uno stralcio funzionale per un importo pari a 220.000 euro, i cui lavori sono stati aggiudicati nel mese di ottobre 2018 e consegnati a dicembre 2018. All'esito di tali lavori di manutenzione straordinaria, stimati entro l'inizio della prossima stagione estiva, l'ente gestore potrà avanzare istanza all'autorità giudiziaria competente per il dissequestro dell'opera, in chiave propedeutica alla successiva riapertura al traffico.

Sul punto, va infine precisato che la Provincia ha anche dato corso ad altri interventi di tipo conservativo, consegnati e già conclusi, quali il rifacimento dei giunti, l'impermeabilizzazione, la demolizione ed il ripristino del manto in conglomerato bituminoso del ponte, investendo l'importo complessivo di 92.339 euro finanziato con fondi propri.

Venendo all'ultimo quesito, infine, ANAS, nella qualità di soggetto attuatore, ha fatto sapere di aver in atto, in parallelo, il completamento dello studio di fattibilità per il nuovo ponte di Oloè sulla base di tre distinte ipotesi di tracciato partecipate dall'ente proprietario.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(11 aprile 2019)

PUGLIA, PRESUTTO, DE LUCIA, GRASSI, LOMUTI, ANGRISANI, VACCARO, MORONESE, GIANNUZZI, ORTOLANI, DI MICCO, CASTALDI, DONNO. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

alcuni asili nido presenti nel territorio campano sono stati aperti grazie ai fondi del Piano di azione e coesione (PAC) del Ministero dell'interno;

annualmente vengono riassegnati, con riparti coordinati dal Ministero, nuovi fondi che servono, anche e soprattutto, alla continuità dell'attività degli asili esistenti, istituiti a mezzo dei fondi PAC;

elemento fondamentale per l'ottenimento delle somme necessarie per l'espletamento delle funzioni, anche per gli anni successivi all'apertura dell'asilo nido, è la redazione di una rendicontazione accurata, che certifichi la necessità dei fondi per l'esposta causa, unitamente alla richiesta di proroga effettuata dal municipio di competenza;

considerato che:

nel territorio di Napoli, anche a causa della presumibile mancata ottemperanza degli oneri spettanti alle municipalità di competenza, probabilmente per problemi nella compilazione delle domande inviate tramite la piattaforma del mercato elettronico della pubblica amministrazione, alcuni asili nido aperti grazie ai suddetti fondi sono chiusi, in attesa del beneplacito del Ministero, come ad esempio il nido "Il cucciolo", con sede nella municipalità 5;

altri asili, facenti parte della municipalità 2 e denominati "Rocco Jemma" e "Fava Gioia", invece, sono prossimi alla chiusura, pur essendo stati aperti rispettivamente a maggio e a ottobre 2018, poiché, non essendo stata bandita la nuova gara per riassegnare la gestione, la continuità pedagogica non potrà essere garantita, a causa della lunghezza delle pratiche;

considerato, inoltre, che:

sebbene le municipalità di competenza abbiano assicurato di aver espletato le procedure per l'accesso ai fondi PAC entro il mese di luglio 2018, non è chiaro se la ragione della mancata erogazione dei fondi stessi sia da imputare a potenziali errori nella compilazione delle domande o se ci sia un problema di ordine burocratico, che possa aver rallentato o frenato l'erogazione dei *budget*;

i fondi PAC, come detto, assicurano l'apertura degli asili nido, nonché le risorse per la continuazione delle relative attività, e assumono, dunque, un'importanza imprescindibile, anche di carattere sociale;

l'erogazione dei fondi, tra l'altro, sarebbe in scadenza nel giugno 2019, con effetti pesanti sulle strutture esistenti che sostengono la propria attività solo grazie alle somme assegnate dal Viminale;

considerato infine che:

la situazione rappresenta motivo di allarme sociale di tutti i genitori che, spesso per impegni di lavoro, hanno l'esigenza di avvalersi dell'ausilio fondamentale degli asili nido;

queste strutture nella società contemporanea svolgono una funzione educativa e assistenziale che ogni Comune deve assicurare ai propri cittadini, i quali devono potersi avvalere, con facilità e agio, della facoltà di far accogliere i propri figli nelle medesime;

nella sola città di Napoli, per la ragione citata, rischiano la chiusura almeno 20 strutture per l'infanzia,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e, in particolare, se gli attuali ritardi nell'erogazione dei fondi del Piano di azione e coesione da parte del Ministero sia imputabile al Comune di Napoli e ai municipi interessati o, al contrario, sia frutto di un problema burocratico;

se, conseguentemente, non ritenga opportuno procedere al più presto, nei limiti di propria competenza, all'erogazione di quanto necessario ad assicurare l'apertura degli asili nido *in itinere* e la continuazione dell'attività di quelli esistenti;

se non ritenga, altresì, di prorogare la scadenza dei fondi del Piano di azione e coesione fissata attualmente a giugno 2019, allo scopo di favorire la continuità dell'attività degli asili nido esistenti.

(4-01030)

(19 dicembre 2018)

RISPOSTA. - Il programma servizi di cura all'infanzia e agli anziani non autosufficienti (PNSCIA), istituito nell'ambito del piano di azione e coesione (PAC), opera dal 2013 con una dotazione complessiva di circa 627 milioni di euro e finanzia, tra l'altro, servizi di asilo nido e servizi per la prima infanzia nei territori delle quattro Regioni obiettivo convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) attraverso il meccanismo dei "riparti finanziari", assegnando le risorse disponibili agli ambiti territoriali (*ex legge* n. 328 del 2000 e successive modificazioni e integrazioni) sulla base di indicatori demografici.

Le risorse sono state attribuite ai singoli beneficiari (ambiti o distretti socio-assistenziali) attraverso due successivi atti di riparto finanziario. L'effettivo utilizzo delle risorse avviene previa predisposizione, da parte dei beneficiari, di appositi "piani di intervento" che, all'esito dell'istruttoria degli uffici dell'autorità di gestione e della valutazione di un apposito organismo interministeriale (comitato di supporto all'attuazione), sono oggetto di specifici decreti di autorizzazione.

I servizi di cura finanziati con il primo atto di riparto (per un importo complessivo iniziale di 250 milioni, successivamente rideterminato in circa 128 milioni di euro) si sono conclusi il 31 agosto 2016 e i relativi procedimenti di rendicontazione e rimborso sono attualmente in fase conclusiva. I servizi finanziati con il secondo atto di riparto (per un importo iniziale di 358 milioni, progressivamente incrementato con le risorse non utilizzate del primo riparto fino alla dotazione attuale di 458 milioni di euro) hanno avuto avvio nel 2015 e sono tuttora in fase di attuazione.

È utile rappresentare che, nel tempo, i "piani di intervento" sono stati oggetto di ripetute rimodulazioni e riprogrammazioni, su istanza dei beneficiari, sia per esigenze di modifiche emerse nella concreta attuazione, sia per la sopravvenienza di ulteriori risorse aggiuntive. Al fine di imprimere un forte impulso all'attuazione dei servizi e in considerazione dell'imminente scadenza del termine di conclusione delle attività del programma (attualmente fissato al 30 giugno 2019), è stato indicato il termine ultimo del 20 giugno 2018 per la presentazione delle istanze di rimodulazione e riprogrammazione dei piani di intervento.

Le regole del programma consentono ai beneficiari di effettuare la spesa a partire dalla data di formale presentazione del "piano di intervento" in cui essa è prevista, anche prima dell'adozione del successivo decreto. Le spese sostenute dai beneficiari a far data dall'invio dell'istanza di approvazione o rimodulazione del piano di intervento, ove effettivamente sostenute in conformità alle regole del programma, risultano infatti rendicontabili e ammissibili al rimborso.

Su tali circostanze, con note del 25 ottobre 2018, è stata richiamata l'attenzione delle citate municipalità 5 e 2 del Comune di Napoli, analogamente a quanto effettuato nei confronti di tutti gli altri beneficiari, ed espressamente sollecitata la tempestiva attuazione dei servizi di cura. Il Comune di Napoli ha riferito che la municipalità 5 risulta beneficiaria di un finanziamento a valere sui fondi PAC di 1.485.065,43 euro, per la gestione di servizi per l'infanzia tra i quali rientrano quelli assegnati al micro nido "Il Cucciolo". Nel mese di dicembre 2018 l'autorità di gestione del PAC ha approvato l'ultima rimodulazione del piano, su richiesta della municipalità. Quest'ultima l'8 gennaio 2019 ha adottato la determina dirigenziale di aggiudicazione definitiva del servizio nido, le cui attività sono riprese il 15 gennaio. La municipalità 2 risulta, invece, beneficiaria di un finanziamento a valere sui fondi PAC che ammonta a 1.233.579,59 euro (somma oggetto

dell'ultima riprogrammazione approvata) per la gestione di cinque asili nido, tra i quali l'asilo "Rocco Jemma" e l'asilo "Fava Gioia". Allo stato i servizi risultano regolarmente in corso in forza di determina di proroga adottata dalla municipalità 2, nelle more dell'espletamento della gara per la gestione dei nidi per l'anno scolastico 2019/2020.

Infine, con riferimento al termine di conclusione dell'erogazione dei servizi finanziati dal programma, attualmente fissato al 30 giugno 2019, si rappresenta che, sulla base degli orientamenti espressi dal comitato di indirizzo strategico nella seduta del 30 ottobre 2018 e sulla scorta della condivisione espressa dal Ministro, il 7 gennaio 2019 l'autorità di gestione ha formalizzato al presidente del gruppo azione e coesione la richiesta del differimento del richiamato termine per l'erogazione dei servizi al 30 giugno 2020, con l'ulteriore termine per la rendicontazione della spesa e la chiusura complessiva delle attività amministrative del programma al 30 giugno 2021. L'eventuale proroga, attualmente all'esame degli organismi competenti, è finalizzata a consentire la conclusione delle attività programmate e l'utilizzo delle economie intanto accertate.

Alla scadenza del termine, fatti salvi eventuali rifinanziamenti del programma, la continuità dei servizi di cura all'infanzia e agli anziani non potrà più essere garantita dal fondo PAC-PNSCIA che, per sua natura, ha carattere aggiuntivo rispetto ai finanziamenti ordinari.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

SIBILIA

(16 aprile 2019)

RICCIARDI, DI GIROLAMO, ANGRISANI, CASTELLONE, TURCO, LANNUTTI, AUDDINO, LA MURA, ACCOTO, CORRADO, SANTILLO, DESSI, GAUDIANO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:

gli uffici provinciali delle motorizzazioni civili sono incardinati nelle direzioni generali territoriali (DGT) del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, insieme ai centri prova autoveicoli (CPA) e gli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF);

le motorizzazioni, enti pubblici associativi, si occupano, tra l'altro, di attività riguardanti l'autotrasporto di persone e merci e dei conducenti di tali autoveicoli;

con gli ultimi decreti ministeriali entrati in vigore (l'ultimo, in particolare, decreto ministeriale 19 maggio 2017, n. 214), si è stabilito che le motorizzazioni debbano effettuare operazioni tecniche aggiuntive rispetto a quelle già previste;

a seguito di recenti modifiche, i dipendenti delle motorizzazioni possono utilizzare due sistemi informativi per le loro attività operative, uno basato ancora sul DOS e l'altro su *web* (cioè "il portale dell'automobilista");

tutti i pagamenti che i privati versano alla motorizzazione confluiscono in un capitolo di entrata unico a livello nazionale;

preso atto che:

nel corso degli anni il personale in forza al Ministero è passato da circa 15.000 dipendenti agli attuali poco meno di 8.000;

sempre più frequenti sono i casi in Italia nei quali si denunciano problemi nell'erogazione dei servizi effettuati dagli uffici delle motorizzazioni civili. Si citano negli ultimi anni casi in Sardegna, in Veneto e, recentemente, il caso della motorizzazione di Firenze, che attualmente riesce a soddisfare meno del 40 per cento delle richieste di esame provenienti dalle scuole guida della regione;

i sistemi informativi utilizzabili dai dipendenti sono talvolta in conflitto, e soprattutto il DOS non consente una precisa tracciabilità delle operazioni effettuate;

a causa della mancata abolizione delle Province, le competenze in materia di autotrasporto, autoscuole, agenzie e officine autorizzate sono ancora frammentate, ragion per cui alcuni procedimenti hanno un *iter* misto tra il Ministero e le stesse Province. A giudizio degli interroganti, tra i provvedimenti da rivedere in tal senso, si evidenzia anche la mancanza di un regime sanzionatorio in materia di officine autorizzate *ex* legge 5 febbraio 1992, n. 122, non essendo stato emanato, ai sensi dell'art. 11, commi 2 e 3, il decreto riguardante le eventuali sanzioni da irrogare in tal caso;

da troppo tempo i dipendenti attendono la possibilità di usufruire dei passaggi fra le aree di appartenenza, con personale che viene così mortificato pur essendo in possesso del titolo di studio idoneo a svolgere determinate funzioni superiori; situazione che ha comportato un ambiente di lavoro ingessato e poco motivato;

considerato che:

gli uffici provinciali delle motorizzazioni civili versano in una situazione di forte carenza di personale, soprattutto di figure tecniche non lau-

reate, con un carico di lavoro eccessivo e con l'inevitabile approssimarsi del personale all'età pensionabile (l'età media dei dipendenti è intorno ai 56 anni). Si cita il caso della motorizzazione di Napoli, passata da una dotazione organica, in una decina d'anni, di oltre 200 persone a fronte delle circa 90 persone attuali per mancanza di assunzioni nel tempo;

negli ultimi anni la Direzione personale del Ministero ha assunto, e dirottato, personale proveniente dal concorso RIPAM per la ricostruzione in Abruzzo nelle motorizzazioni, inserendo risorse con professionalità diverse da quelle richieste per lavorare in tali uffici, e, recentemente, è stato bandito un nuovo concorso per 148 ingegneri da distribuire tra i vari uffici provinciali;

considerato infine che, a parere degli interroganti:

tali misure, così come eventuali accorpamenti di uffici, sono tuttavvia soluzioni che ritardano il problema senza risolverlo;

un unico capitolo di entrata rende, lo stesso, poco trasparente in relazione alla tracciabilità e alla provenienza dei flussi di denaro, mentre una sua suddivisione su base provinciale potrebbe essere utile per orientare in maniera mirata una politica di assunzioni del Ministero secondo le varie esigenze,

si chiede di sapere:

quali iniziative ritenga di adottare il Ministro in indirizzo riguardo alle criticità sollevate, in particolare per la carenza e per l'incentivazione del personale;

come intenda affrontare le problematiche tecniche (procedure informatiche), gestionali (le competenze tra Ministero e Province, e altre sovrapposizioni simili), ed economiche (capitolo unico di entrata);

essendo le motorizzazioni allo stato attuale strutture bisognose di una riorganizzazione, quale ruolo intenda dare loro nei prossimi anni.

(4-00864)

(15 novembre 2018)

RISPOSTA. - I dati relativi agli abilitati alla guida ed al parco veicoli nazionali sono contenuti nel sistema informativo per il dipartimento dei trasporti (SIDT). Il duplice archivio è centralizzato e custodisce le informazioni relative a circa 38 milioni di patentati ed oltre 50 milioni di veicoli.

Tali banche dati, aggiornate con tempestività dagli operatori pubblici e privati distribuiti su tutto il territorio nazionale, recepiscono le risultanze di tutte le procedure inerenti all'abilitazione alla guida e alla circolazione dei veicoli, quali: a) rilascio patenti e fogli rosa; b) emissione targhe e libretti di circolazione; c) attestazione di passaggi di proprietà; d) tagliandi di revisione. A detti archivi informatici accedono, con visualizzazione in modalità 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, le forze di polizia, alle quali è peraltro deputato l'inserimento dei dati afferenti alle violazioni al codice della strada riscontrate e alle sanzioni comminate, inclusa l'eventuale decurtazione di punti dalla patente.

Ciò posto, con riguardo al quesito attinente alla carenza di personale ed alla sua incentivazione, si riferisce che il comma 505 dell'articolo 1 della legge n. 205 del 2017 (legge di bilancio per il 2018), ha previsto "al fine di svolgere le necessarie ed indifferibili attività in materia di sicurezza stradale, di valutazione dei requisiti tecnici dei conducenti, di controlli sui veicoli e sulle attività di autotrasporto" l'assunzione di 200 nuovi funzionari da inserire nell'organico del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero.

In un'unica di snellimento delle procedure concorsuali e di ottimizzazione dei tempi, una prima parte di tale aliquota è già stata reperita con ricorso al legittimo scorrimento delle precedenti graduatorie in corso di validità. Per la copertura dei rimanenti 148 posti da ingegnere, poi, si provvederà ad esito del concorso, per titoli ed esami, le cui prove scritte si sono svolte in data 11 e 12 febbraio 2019.

In ordine al secondo quesito, va chiarito che, nell'espletamento delle mansioni loro affidate, i dipendenti degli uffici provinciali dislocati sul territorio possono interagire con il sistema operativo centralizzato utilizzando uno dei seguenti canali di accesso: il *web*, tramite il portale dell'automobilista, mediante l'interfaccia grafica; la modalità di emulazione terminale, con interfaccia a caratteri. Al riguardo, tenuto conto delle criticità segnalate, è in atto la progressiva migrazione di tutti i servizi offerti verso la modalità di accesso via *web*.

Circa i profili economici, anche collegati all'utilizzo delle procedure informatiche da parte dell'utenza, poi, si informa che l'importo corrisposto a fronte dell'erogazione dei servizi della motorizzazione si riparte non già in un capitolo unico, bensì in diversi capitoli di entrata iscritti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Infine, con riferimento all'ultimo quesito, si comunica che l'attenzione in ordine alle esigenze funzionali del settore è confermata dalle previsioni sia dell'articolo 15 del decreto-legge n. 109 del 2018, che ha disposto l'assunzione di 110 funzionari e 90 assistenti amministrativi da ripartire tra il Dipartimento per i trasporti ed il Dipartimento per le infrastrutture, sia del

comma 372 dell'articolo 1 della legge n. 145 del 2018, che ha previsto un ulteriore allargamento del compatto trasporti di 50 unità, e specificamente con qualifica di assistente amministrativo. Si assicura il massimo impegno affinché tali assunzioni possano essere attuate già nel corrente anno 2019.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

TONINELLI

(11 aprile 2019)

VALENTE. - *Ai Ministri dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

secondo quanto riportato dal quotidiano "Roma" del 15 gennaio 2019 il comune di Crispano, appartenente alla Città metropolitana di Napoli, patisce da settimane sul proprio territorio un'emergenza rifiuti che ha assunto proporzioni non più sostenibili in diverse aree;

la situazione di emergenza, che peraltro fa seguito ad episodi simili avvenuti nei mesi precedenti sempre nello stesso territorio comunale, sta comportando che da diversi giorni cumuli di rifiuti indifferenziati, speciali e pericolosi non vengano raccolti dall'azienda preposta al servizio, con danni e rischi evidenti per la mobilità e la salute della popolazione;

secondo quanto si apprende dal quotidiano, la causa principale della mancata raccolta dei rifiuti sarebbe un contenzioso che interessa gli operai del consorzio Cite Scarl e la stessa azienda addetta al servizio di raccolta, dalla quale i dipendenti non percepirebbero lo stipendio dovuto dal mese di dicembre 2018;

considerato che:

a quanto si apprende dagli organi di stampa, il Comune di Crispano, amministrato a partire dal 24 gennaio 2017 dalla commissione prefettizia nominata dal Ministro in indirizzo, avrebbe deliberato la richiesta di risoluzione del contratto;

questa decisione, pur doverosa e inevitabile qualora fossero state rilevate gravi inadempienze da parte dell'azienda nel servizio di raccolta dei rifiuti, non garantisce però da sola che l'emergenza rifiuti in atto sia risolta nel breve tempo come necessario,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della grave situazione descritta data la responsabilità del suo Dicastero rispetto all'amministrazione del Comune di Crispano;

quali iniziative ritenga opportuno che la gestione commissariale metta in campo affinché l'emergenza già grave in queste ore sia risolta e non precipiti in una situazione fuori controllo che metterebbe in pericolo la salute della cittadinanza.

(4-01113)

(22 gennaio 2019)

RISPOSTA. - In merito alla situazione di emergenza venutasi a determinare nel territorio di Crispano (Napoli) a causa della mancata raccolta dei rifiuti, la commissione straordinaria incaricata della gestione del Comune di Crispano ed insediata dalla data del 24 gennaio 2017 ha comunicato che nei mesi scorsi sono state effettivamente accertate inadempienze contrattuali e disservizi nell'espletamento del servizio di igiene urbana da parte del consorzio C.I.T.E. Scarl. Tali circostanze hanno determinato l'emissione, il 31 gennaio 2019, di un provvedimento di risoluzione contrattuale in danno del gestore e l'affidamento temporaneo del servizio, mediante ordinanza contingibile ed urgente, alla società Buttol Srl, per un periodo di 60 giorni, nelle more dell'espletamento delle verifiche e acquisizioni documentali di legge per un nuovo definitivo affidamento.

Risulta, inoltre, pendente una richiesta cautelare *ex art. 700* del codice di procedura civile, avanzata dal consorzio C.I.T.E. al Tribunale di Napoli avverso il provvedimento di risoluzione contrattuale, la cui udienza è stata rinviata al prossimo 10 giugno 2019.

Ad oggi, seppure in gestione provvisoria, risulta comunque che il servizio di igiene urbana si sia normalizzato e che le criticità lamentate siano rientrate.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

SIBILIA

(16 aprile 2019)
