

SENATO DELLA REPUBBLICA
——— XIX LEGISLATURA ———

Giovedì 20 luglio 2023

alle ore 10

90^a Seduta Pubblica
———

ORDINE DEL GIORNO

I. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 maggio 2023, n. 57, recante misure urgenti per gli enti territoriali, nonché per garantire la tempestiva attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e per il settore energetico (*approvato dalla Camera dei deputati*) - *Relatrice TUBETTI Francesca (Relazione orale)* **(803)**

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

INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER FAVORIRE L'ACCESSIBILITÀ DEGLI ANIMALI DI AFFEZIONE ALLE SPIAGGE E AL TRASPORTO AEREO

(3-00594) (19 luglio 2023)

BIANCOFIORE - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che nel periodo estivo, nonostante costituisca ormai reato nel nostro Paese, torna tristemente alla ribalta il fenomeno degli abbandoni degli animali domestici con relativo profluvio di denunce via *social network*, servizi televisivi e giornalistici che aiutano, ma non agiscono;

considerato che:

secondo l'ultimo rapporto Assalco 2023, gli animali domestici censiti nel nostro Paese ammontano a 65 milioni su 58 milioni di italiani;

nel 2022 sono stati 8,5 milioni gli italiani che hanno scelto di partire in vacanza solo in estate con il proprio animale da compagnia, dovendo superare difficoltà inaudite e indegne per una società civile avanzata;

divieti di accesso alle spiagge, ai siti archeologici, ai musei, ai cinema, ai parchi a tema e le restrizioni per il trasporto aereo rendono difficile per i padroni di animali d'affezione spesso partire o comunque poter trascorrere serenamente le proprie vacanze in loro compagnia con grave danno per il Paese, visto l'ingente flusso di danaro, peraltro, che gli animali domestici fanno girare;

secondo la rivista "Forbes", nel 2023 si stima che la *pet economy* genererà nel mondo oltre 370 milioni di euro;

con riguardo alle spiagge esiste un quadro frammentario e disomogeneo, per il quale rilevano in questa sede le ordinanze della Capitaneria di porto, che incidono sull'accessibilità delle spiagge, vietando l'accesso degli animali domestici a stabilimenti di balneazione privati in diverse zone litoranee e su queste vengono formulate le relative ordinanze comunali;

ciò, nonostante la libera disponibilità di molti balneari, ai quali la caduta dei divieti consentirebbe nuovi introiti utili, specie dopo la crisi che ha attanagliato la categoria, come il pagamento di un *ticket* e di tutti i relativi servizi come cucce, crocchette, sdraio, ciotole;

su quest'ultimo punto, a seguito di una ricognizione, per verificare l'effettiva sussistenza e reale incidenza di tali ordinanze di balneazione, sarebbe opportuno adottare una linea generale che, pur tenendo in debita considerazione le esigenze di igiene e tutela della sicurezza già garantita spesso dalla presenza di cani bagnini, sia intelligentemente permissiva;

tra gli esempi virtuosi che non trovano il divieto della Capitaneria di porto si segnala il caso della maggioranza degli stabilimenti balneari della Toscana, in particolare alcuni degli stabilimenti più noti della Versilia sono totalmente *pet friendly*, e così del Friuli-Venezia Giulia, regioni caratterizzate da una legge regionale *ad hoc*;

per quanto riguarda il trasporto di animali in aereo si rileva come non esistano regole generali comuni per l'accesso degli stessi a seguito del passeggero; ogni compagnia, infatti, può stabilire caratteristiche diverse, ad esempio, per la tipologia e le dimensioni del trasportino o per il numero degli animali accettati in cabina, ma lascia basiti che l'accesso sia consentito in base al peso, anche se di razza piccola con una sorta di *body shaming* anche per i nostri cuccioli o peggio si possa considerare così com'è oggi, l'animale riconosciuto internazionalmente come essere senziente, un bagaglio a mano da riporre sotto ai propri piedi e chiuso in un trasportino di massimo 55 centimetri di plastica rigida, anche per viaggi intercontinentali;

ciò nonostante, la maggior parte dei padroni chiede di poter acquistare il posto al fianco come già avviene per i treni, abolendo l'obbligo di stiva che si rivela un vero e proprio patibolo per gli animali. Troppe infatti le morti verificatesi nelle stive, dove l'animale viene lasciato solo, senza conoscere i rumori dell'aeroplano, spesso al freddo e comunque alla stregua sempre di un bagaglio;

sul punto si evidenzia come sia intervenuta la regolamentazione di tipo pattizio e volontaristico della IATA (International air transport association) che ha dettato delle linee guida estremamente rilevanti (anche preso atto del numero di aderenti all'organizzazione) sull'ammissibilità degli animali in aereo;

non essendoci alcun divieto o quadro normativo restrittivo, parrebbe utile l'avvio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una campagna di sensibilizzazione e incentivazione rivolta alle compagnie aeree, innanzitutto italiane, ma anche internazionali, che accettino di trasportare gli animali in condizioni adatte alle loro sensibilità, in modo da ampliare la platea dell'offerta, delle modalità di trasporto e del flusso turistico;

visti:

l'articolo 9, terzo comma, della Costituzione;

la Dichiarazione universale dei diritti dell'animale dell'UNESCO di Parigi 15 ottobre 1978;

la convenzione del Consiglio d'Europa per la protezione animali da compagnia e *pet therapy* del 6 febbraio 2003;

l'accordo Stato-Regioni e Province autonome in materia di benessere degli animali;

la legge 4 agosto 1991, n. 281, legge quadro in materia di animali di affezione e prevenzione del randagismo;

l'ordinanza del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali del 3 marzo 2009,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, in generale, intenda favorire l'accessibilità degli animali d'affezione alle spiagge e al trasporto aereo con provvedimenti immediati "salva estate" per molti cittadini per i quali i propri animali sono veri e propri familiari e sollecitare campagne di sensibilizzazione rivolte alla IATA e alle singole compagnie aeree per consentire un trasporto civile e non crudele degli animali d'affezione, in linea con le leggi internazionali, europee e la Costituzione italiana.

INTERROGAZIONE SULLE INFRASTRUTTURE PROPOSTE DALLA NEOISTITUITA CABINA DI REGIA PER LA CRISI IDRICA

(3-00592) (18 luglio 2023)

FLORIDIA Aurora, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, recante disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 giugno 2023, n. 68, prevede l'istituzione della "Cabina di regia per la crisi idrica";

la Cabina di regia assicura il coordinamento di tutte le iniziative e le attività finalizzate alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della scarsità idrica e al potenziamento e all'adeguamento delle infrastrutture idriche;

considerato che:

il 4 maggio 2023 si è tenuta la prima riunione della Cabina di regia per la crisi idrica, che ha stabilito gli interventi prioritari per la risoluzione dei problemi più urgenti e ha previsto i primi progetti in 5 regioni: Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia-Romagna e Lazio per un investimento complessivo di circa 102 milioni di euro;

il 3 maggio 2023, con il comunicato n. 784, il Presidente della Regione del Veneto ha trasmesso l'elenco di opere e interventi di urgente realizzazione per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

ritenuto che:

il decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39 prevede "operazioni di sghiaimento e sfangamento delle dighe", "individuazione delle dighe per le quali risulta necessaria e urgente l'adozione di interventi per la rimozione dei sedimenti accumulati nei serbatoi", "attività di esercizio e manutenzione delle dighe" e non la realizzazione di nuove dighe;

il richiamato comunicato n. 784 della Regione del Veneto contiene tra gli interventi urgenti la realizzazione della diga di Vanoi (uso plurimo: acquedottistico, irriguo, idroelettrico) a Lamon, nella provincia di Belluno, per un importo di 150 milioni di euro,

si chiede di sapere:

quale decisione intenda adottare la Cabina di Regia rispetto alla realizzazione della citata diga di Vanoi quale infrastruttura non contemplata nel dettame legislativo previsto dalla richiamata legge 13 giugno 2023, n. 68;

quale sia la lista dei progetti prioritari individuati nella prima riunione della Cabina di regia dello scorso 4 maggio 2023;

quale sia la cadenza temporale per le riunioni della Cabina di regia.

INTERROGAZIONE SUL MANCATO PAGAMENTO DELLE SANZIONI DA PARTE DI LOCATARI DI VEICOLI A NOLEGGIO SENZA CONDUCENTE PROVENIENTI DALL'ESTERO

(3-00598) (19 luglio 2023)

UNTERBERGER, SPAGNOLLI, PATTON, DURNWALDER, MUSOLINO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

gli organi di polizia locale dei comuni, in particolare di quelli a forte presenza turistica, lamentano l'inesigibilità delle sanzioni pecuniarie per i verbali emessi per violazione del codice della strada da parte di locatari di veicoli a noleggio senza conducente provenienti dall'estero;

l'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in tema di responsabilità solidale per le infrazioni, prevede attualmente che, nell'ipotesi di noleggio, il locatario (quindi il turista), e non il proprietario (quindi la società di locazione), risponde solidalmente con l'autore della violazione;

il testo previgente dell'articolo 196, sulla cui interpretazione vi è giurisprudenza concorde (*ex plurimis*, Cassazione n. 1845/2018 e n. 9675/2019), nel ritenere il locatario responsabile in solido con il conducente, non lo sostituiva al proprietario, ma lo aggiungeva a quello: la *ratio* della norma in questione era quella di rendere più agevole la posizione dell'amministrazione che contestava la violazione, poiché nel caso di noleggio "il rapporto di locazione riguarda solo il locatore ed il locatario ed il nominativo di quest'ultimo è noto solo al locatore" (Cassazione n. 1845/2018);

la norma, come sostenuto dalla Corte di cassazione, intendeva assicurare, "attraverso la titolarità di un diritto adeguatamente e agevolmente accertabile, la possibilità di ottenere il pagamento della sanzione" (Cassazione n. 9675/2019);

la modifica normativa intervenuta ai sensi dell'articolo 1, lettera *g-ter*, del decreto-legge n. 121 del 2021, che esclude la responsabilità del proprietario, di fatto comporta un'esclusione delle società di locazione dalla responsabilità solidale in caso di infrazioni, con conseguenti perdite per i Comuni che, non essendo in possesso dei dati relativi ai locatari dei veicoli o essendo in possesso di dati errati trasmessi dalle società di noleggio, non sono in grado di notificare le violazioni e quindi di esigere il pagamento delle sanzioni, specie quando si tratta di persone provenienti dall'estero;

considerato altresì che la condotta evasiva illustrata va avanti ormai da diversi anni e, mentre prima era supportata da una circolare del Ministero dell'interno (circolare 15 gennaio 1994 n. 300/A/48507/113/2), che, a parere degli interroganti, inspiegabilmente escludeva da ogni responsabilità le imprese locatrici, secondo una interpretazione dell'art. 196 del codice della strada più volte rigettata dalla giurisprudenza in materia, adesso è addirittura suffragata dalla legge che, per

effetto di una esclusione di responsabilità dei soggetti coinvolti, rende i Comuni inermi di fronte alle violazioni commesse sul proprio territorio,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della problematica illustrata e se non intenda, in sede di esame del già annunciato disegno di legge del Governo sulla sicurezza stradale, intervenire in modifica dell'articolo 196 del codice della strada, al fine di ripristinare la *ratio* della norma in materia di responsabilità solidale, di fatto oggi vanificata, eventualmente anche attraverso la previsione di un meccanismo che obblighi le società di noleggio, che sono le uniche ad essere in possesso dei dati personali e delle carte di credito dei locatari, ad effettuare per loro conto il pagamento delle sanzioni, con addebito diretto degli importi eventualmente corrisposti ai Comuni sugli strumenti di pagamento prestati a garanzia del contratto di locazione.

INTERROGAZIONE SUI REITERATI RITARDI E DISSERVIZI NEL TRASPORTO PUBBLICO, IN PARTICOLARE FERROVIARIO

(3-00599) (19 luglio 2023)

PAITA, GELMINI, RENZI, BORGHI Enrico, CALENDÀ, FREGOLENT, LOMBARDO, SBROLLINI, SCALFAROTTO, VERSACE - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il trasporto ferroviario, inclusa l'alta velocità, registra negli ultimi mesi criticità di carattere strutturale;

i guasti, malfunzionamenti e incidenti sono all'ordine del giorno, con conseguenti disagi per i passeggeri che sono costretti a subire deviazioni, cancellazioni e ritardi che spesso superano i 60 minuti;

sull'alta velocità il ritardo rappresenta ormai una costante cronica: più del 40 per cento dei treni non giunge a destinazione in orario, accumulando ritardi per circa 1.600 ore ogni mese;

cittadini e turisti si trovano costretti a organizzare i propri spostamenti dando per scontato l'insorgere di problemi sulla tratta, con inesorabili ripercussioni sulla mobilità e sul benessere dei passeggeri in termini di *stress*;

spesso tali disagi non danno nemmeno diritto a rimborsi o indennizzi, poiché le condizioni di riconoscimento risultano talmente difficoltose che in qualche modo confermano la consapevolezza, da parte degli operatori, che il ritardo in partenza e all'arrivo rappresenta una caratteristica ormai strutturale del trasporto su ferro;

in questa prima fase della stagione estiva queste difficoltà si stanno ulteriormente aggravando, con pregiudizio sia per l'immagine del Paese, che per l'economia in generale, soprattutto alla luce delle numerose rinunce al viaggio derivanti dall'accumulo di ritardi;

la situazione è peraltro aggravata da altri fattori, come le condizioni critiche del trasporto pubblico non di linea: file interminabili ai posteggi dei taxi (spesso sotto il sole) dovute a una carenza di mezzi denunciata da anni e che pregiudica viabilità e benessere cittadino, con tempi di attesa indegni per delle grandi città;

anche il trasporto aereo versa in condizioni critiche: ritardi, cancellazioni e riprogrammazioni sono ormai ipotesi costanti, che contribuiscono a rendere ancor più disfunzionale il sistema di trasporto del Paese nel suo complesso;

le gravi criticità rilevate in questi mesi si riverberano sulla vita dei cittadini che fanno affidamento sugli spostamenti soprattutto per le proprie esigenze primarie, impattando sulla qualità della vita e sull'economia in generale;

il fatto che nel 2023 l'Italia, una delle principali economie europee e mete del turismo mondiale, non possa fare affidamento su una mobilità ferroviaria, aerea e non di linea affidabile, adeguata e performante appare un assurdo inaccettabile: il corretto funzionamento del trasporto e la garanzia di mobilità rappresenta una priorità ineludibile, per lavoratori, imprese, cittadini, turisti e il Paese nel suo complesso,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo voglia assumere per scongiurare la cronicizzazione dei ritardi e dei disagi sulle tratte ferroviarie, incluse quelle dell'alta velocità, nonché sul piano delle gravi carenze registrate nella mobilità nazionale a livello di trasporto pubblico locale non di linea e aereo.

**INTERROGAZIONE SUL CONTROLLO E LA SICUREZZA
DELLA NAVIGAZIONE NELLE ACQUE INTERNE**

(3-00600) (19 luglio 2023)

RONZULLI, DAMIANI, FAZZONE, GASPARRI, LOTITO, OCCHIUTO, PAROLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, ZANETTIN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che la stagione estiva è iniziata e presenta una grande affluenza turistica italiana e straniera soprattutto nei luoghi di mare e nei laghi, con milioni di presenze e migliaia di natanti nelle nostre acque, si chiede di sapere in che modo il Ministro in indirizzo intenda aumentare il controllo e il presidio di sicurezza sui grandi laghi, con particolare riferimento all'operato della guardia costiera.

INTERROGAZIONE SULL'APPLICAZIONE DELLE REGOLE PREVISTE DAL NUOVO CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI

(3-00596) (19 luglio 2023)

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

il rilancio degli interventi infrastrutturali e in generale degli affidamenti pubblici rappresenta, specialmente nell'attuale fase congiunturale, un fattore decisivo per il rilancio di settori vitali dell'economia e per una più rapida uscita dalla crisi; la ripresa in termini accelerati degli interventi per la realizzazione, la manutenzione e la messa in sicurezza di opere pubbliche e di interventi di rigenerazione urbana può assicurare un contributo relevantissimo anche per le prospettive occupazionali. Inoltre, la ripresa delle opere pubbliche offre un'occasione preziosa per riallineare il nostro Paese ai maggiori *partner* europei quanto a dotazione infrastrutturale, in modo da colmare un divario che negli ultimi anni si è progressivamente accentuato;

semplificazione della disciplina dei contratti e dei requisiti di partecipazione alle gare, maggiore flessibilità nel delineare le modalità degli affidamenti da parte delle stazioni appaltanti, rimodulazione della responsabilità contabile-amministrativa e, soprattutto, divieto assoluto di introdurre livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive eurounitarie, detto “gold plating”, sono stati alcuni tra i principi della delega che il Parlamento ha conferito al Governo per la riforma del codice dei contratti pubblici, realizzata con il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

l'attuazione di questi principi attraverso un nuovo codice dei contratti pubblici ha portato a un complessivo snellimento delle procedure, grazie all'introduzione di misure come la riduzione delle fasi progettuali, la semplificazione dei procedimenti approvativi, la flessibilità nel ricorso al partenariato pubblico-privato, la qualificazione delle stazioni appaltanti, la revisione del sistema di qualificazione degli operatori economici e la liberalizzazione dell'appalto integrato e del subappalto;

la revisione del sistema degli appalti pubblici costituisce l'obiettivo cardine della riforma 1.10 del Piano nazionale di ripresa e resilienza e riveste un'importanza cruciale per il sistema economico e sociale del Paese;

in passato le riforme del codice dei contratti pubblici sono state associate a periodi di forte instabilità negli affidamenti pubblici, a causa delle incertezze legate al nuovo quadro regolatorio e alla mancata adozione di tutti gli atti attuativi necessari a garantire la piena operatività delle nuove regole;

il nuovo codice dei contratti pubblici è entrato in vigore il 1° marzo 2023 e ha acquisito efficacia il 1° luglio 2023, al fine di garantire pieno rispetto alle *milestone* M1C1-73 e M1C1-74 del PNRR;

il monitoraggio sull'attuazione delle nuove regole appare di fondamentale importanza specialmente in una fase quale quella attuale caratterizzata da un significativo rilancio degli investimenti sulle opere pubbliche legato, in particolare, alle risorse disponibili nell'ambito del PNRR e del PNC,

si chiede di sapere se, dal 1° luglio 2023, i dati disponibili relativi all'attuazione del nuovo codice dei contratti pubblici, con particolare riguardo al rilascio dei CIG e alla qualificazione delle stazioni appaltanti, consentano di essere ottimisti sull'operatività delle nuove regole e quali iniziative siano state assunte dal Ministero al fine di chiarirne la portata applicativa rispetto agli affidamenti del PNRR.

INTERROGAZIONE SULLA CONDIZIONE CONTRATTUALE DEI LAVORATORI DELLE FONDAZIONI LIRICO-SINFONICHE

(3-00597) (19 luglio 2023)

PIRONDINI - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 30 aprile 2010, n. 64, la procedura per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro delle fondazioni lirico-sinfoniche prevede che l'accordo sottoscritto dalle parti collettive sia "sottoposto al controllo della Corte dei conti previo parere del Dipartimento della funzione pubblica e del Ministero dell'economia";

a far tempo dal marzo 2014, in occasione dell'ultimo tentativo di rinnovo, le parti collettive hanno sottoscritto un accordo; tuttavia, a seguito dei rilievi avanzati dal Ministero dell'economia e delle finanze, le medesime parti collettive, apportando alcune modifiche, ne hanno sottoscritto una nuova versione nel 2018, che veniva sottoposto all'esame del Ministero dell'economia e successivamente della Corte dei conti per i controlli previsti dalla normativa;

successivamente la Direzione generale dello spettacolo del Ministero della cultura, con nota del gennaio 2019, prot. n. 90, ha informato le parti collettive dell'avvenuto controllo degli organi preposti rammentando il necessario coinvolgimento dell'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN);

valutato che:

a tutt'oggi il risultato di tale procedura è che l'accordo collettivo di rinnovo di un contratto collettivo nazionale sottoscritto in prima istanza nel 2014, e quindi nuovamente nel 2018, non trova applicazione ed è privo di efficacia giuridica;

il mancato rinnovo della contrattazione collettiva fa sì che, nel settore delle fondazioni lirico-sinfoniche, trovi ancora applicazione il contratto collettivo sottoscritto il 1° giugno 2000, al netto di pochi istituti contrattuali successivamente modificati;

considerato che:

i parametri contrattuali che sottostanno a tale assetto contrattuale appaiono ormai del tutto inadeguati alle numerose riforme che, dal 2000 a oggi, hanno totalmente riscritto la disciplina della gran parte degli istituti giuslavoristici nell'ordinamento italiano;

si rischia, in tal modo, di vanificare l'istituto stesso della contrattazione collettiva che invece è fortemente radicato nella gerarchia delle fonti che disciplinano il rapporto di lavoro;

considerato infine che:

con recente pronunciamento della Corte di cassazione a sezioni unite n. 5542 del 22 febbraio 2023 quest'ultima ha rimarcato il carattere "pubblicistico" delle fondazioni lirico-sinfoniche e dei rapporti di lavoro di cui sono titolari aumentando le incertezze sulla disciplina che regola il rapporto di lavoro dei dipendenti; è noto come sia stata avviata e posta in essere, da ultimo, una trattativa con Ministero, Direzione generale dello spettacolo e parti sociali sul rinnovo del contratto,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo voglia farsi interprete e promotore del rinnovo contrattuale nel settore delle fondazioni lirico-sinfoniche, anche assicurando il reperimento delle risorse e un'adeguata copertura finanziaria;

quali azioni intenda intraprendere, altresì, per garantire che detto rinnovo, una volta sottoscritto dalle parti collettive, abbia tempi certi di entrata in vigore;

quali azioni intenda intraprendere, d'intesa con il Governo, per fare chiarezza sulla natura "privatistica" o "pubblicistica" dei rapporti di lavoro dei dipendenti delle fondazioni lirico-sinfoniche e sulla conseguente disciplina applicabile.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER CONSENTIRE LA RIPRESA DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE NELLE ZONE DELL'EMILIA-ROMAGNA COLPITE DALL'ALLUVIONE

(3-00601) (19 luglio 2023)

MANCA, BOCCIA, CASINI, DELRIO, RANDO, ZAMPA - *Al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare* - Premesso che:

il decreto-legge 5 luglio 2023, n. 88, recante disposizioni urgenti per la ricostruzione nei territori colpiti dall'alluvione verificatasi a far data dal 1° maggio 2023, è confluito nell'emendamento del Governo (n. 20.0100) presentato, alla Camera, al decreto legge 1° giugno 2023, n. 61, recante interventi urgenti per fronteggiare l'emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023;

complessivamente, i due provvedimenti del Governo stanziavano risorse del tutto insufficienti per affrontare le problematiche emergenziali e le rilevanti criticità legate agli interventi da porre in essere per avviare, in tempi rapidi, la ricostruzione dei territori colpiti dai fenomeni alluvionali, la ripartenza del settore imprenditoriale e produttivo e la definizione degli indennizzi alle famiglie;

rispetto agli impegni dichiarati dal Governo, allo stato attuale ancora non è stato definito un quadro chiaro e definitivo, in termini economici, finanziari e programmatici, del processo di ricostruzione; ciò rischia di creare un preoccupante e dannoso conflitto tra le istituzioni centrali e locali nella definizione delle misure necessarie per la ripresa delle attività nei territori alluvionati, nonché nell'individuazione degli interventi infrastrutturali, idraulici e idrogeologici, finalizzati alla messa in sicurezza del territorio;

a seguito del terremoto del 2012, in Emilia-Romagna è stato fin da subito definito un quadro chiaro degli obiettivi strategici da raggiungere, con il pieno coinvolgimento di tutti gli attori istituzionali impegnati nei vari e complessi processi decisionali, per affrontare in maniera efficiente, efficace e rapida lo stato d'emergenza; la nomina del presidente della Regione a commissario straordinario ha reso tale processo più semplice. Delineare un modello di gestione dell'emergenza alluvione tenendo conto dell'esperienza maturata, che ha rappresentato un esempio virtuoso nel panorama nazionale, avrebbe sicuramente reso più agevole la ricostruzione;

al contrario, la scelta da parte dell'Esecutivo di procedere alla nomina di un commissario straordinario per la ricostruzione non individuato, come da prassi, nella figura del presidente della Giunta regionale del territorio colpito, oltre a rallentare l'iter degli interventi emergenziali e per la ricostruzione, non risulta collegata alla definizione di una cornice normativa capace di creare la necessaria sinergia tra la struttura commissariale e il complesso delle amministrazioni locali

e regionali impegnate nella ricostruzione, con il rischio serio di generare ulteriori fasi di stallo e rallentamenti nell'opera di ricostruzione. Inoltre, la nomina del commissario straordinario alla ricostruzione nei territori delle regioni Emilia-Romagna, Toscana, Marche colpiti dagli eventi alluvionali verificatesi dal 1° maggio 2023, nella persona del generale Figliuolo, è avvenuta a oltre due mesi dagli eventi, il 6 luglio scorso, lasciando nel frattempo irrisolte svariate emergenze; considerato che:

la sola Emilia-Romagna ha quantificato in circa 9 miliardi di euro i danni subiti a causa dell'alluvione, stimando in circa 2 miliardi di euro le risorse necessarie per approntare i primissimi interventi;

ad oggi non è stata ancora affrontata, né sono state prospettate soluzioni ed interventi per fronteggiare la drammatica situazione di dissesto idrogeologico che ha colpito l'intero arco appenninico emiliano-romagnolo in conseguenza degli eventi alluvionali conseguenti al cambiamento climatico;

particolare preoccupazione destano le disposizioni in materia di ricostruzione privata, sia per il mancato riconoscimento del ristoro al 100 per cento dei danni subiti, sia per l'insufficiente dotazione di risorse per tale finalità. La dotazione del fondo per la ricostruzione è di soli 2,5 miliardi e lo stanziamento di competenza per il 2023 ammonta a soli 908 milioni di euro, tra l'altro sottraendole anche al fondo per l'avvio delle opere indifferibili. Allo stato attuale, nessun importo è stato definito per la ricostruzione pubblica per gli anni a venire;

sul fronte delle imprese vi è un'emergenza preoccupante, soprattutto per alcuni comparti fondamentali per l'economia nazionale per il consistente contributo al PIL, a partire da quello agricolo, che ha subito danni impressionanti, quantificati in circa 2 miliardi di euro; l'Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile dell'Emilia-Romagna ha quantificato in termini percentuali, pari al 42 per cento, la superficie agricola colpita dagli eventi alluvionali, con oltre 41.000 lavoratori interessati e circa 21.000 aziende agricole coinvolte;

per quanto riguarda l'agroalimentare, complessivamente le unità locali delle aziende alimentari e delle bevande presenti nei comuni coinvolti sono oltre 2.800 e sfiorano il 40 per cento del totale regionale. Gli addetti sono più di 23.000, quasi il 39 per cento del totale regionale del comparto; le coltivazioni ortofrutticole e vitivinicole colpite dall'alluvione rappresentano il 45 per cento circa della superficie ortofrutticola regionale, pari a quasi 80.000 ettari; un impatto notevole lo ha subito anche il settore zootecnico, con il coinvolgimento di allevamenti di suini, ovini, faraone, tacchini, polli, bovini, cavalli;

per l'annualità 2023, le risorse per la ripresa delle attività manifatturiere sono del tutto insufficienti anche solo per affrontare le prime emergenze di riattivazione dei cicli produttivi con macchinari e infrastrutture efficienti,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere, per quanto di competenza, al fine di velocizzare le procedure amministrative finalizzate alla realizzazione di tutti quegli interventi infrastrutturali, di natura idraulica, idrogeologica, di messa in sicurezza del territorio, relativi alle reti di collegamento viarie e non solo, necessari a favorire una rapida ripresa e ripartenza delle attività economiche seriamente compromesse dagli eventi alluvionali che hanno colpito i territori emiliano-romagnoli e non solo;

quali iniziative intenda assumere al fine di garantire che siano stanziati tutte le risorse finanziarie necessarie, a partire dal disegno di legge di bilancio per il 2024, per affrontare le conseguenze del dissesto idrogeologico dell'arco appenninico emiliano romagnolo e per la ricostruzione privata e pubblica, essendo le risorse attualmente stanziati dal Governo per tali finalità del tutto insufficienti;

se in relazione alla ricostruzione privata intenda attivarsi per garantire il riconoscimento del ristoro al 100 per cento dei danni subiti per i beni mobili e immobili, per ristorare gli enti locali che hanno già anticipato somme per tale finalità, e per semplificare e rendere immediate le procedure degli indennizzi e dei ristori;

quali iniziative, per quanto di competenza, intenda assumere per garantire agli enti territoriali coinvolti dall'alluvione, a partire dai piccoli comuni della fascia appenninica emiliano-romagnola, l'assunzione o la messa a disposizione di personale qualificato e di supporto alle attività di competenza, al fine di garantire un immediato rafforzamento della capacità amministrativa ed operativa degli enti medesimi;

quali provvedimenti intenda assumere, oltre a quanto previsto nei decreti-legge richiamati in premessa, per salvaguardare e garantire una rapida ripartenza delle attività imprenditoriali, soprattutto del comparto agricolo, non solo con riferimento ai danni immediatamente rilevati, ma anche includendo nelle prossime previsioni di stanziamento le conseguenze delle perdite di produttività futura e per scongiurare la chiusura di attività fondamentali per l'economia nazionale, a causa dei danni ai mezzi e alle strutture.

INTERROGAZIONE SUGLI ULTERIORI INTERVENTI STRAORDINARI DI SOSTEGNO AI TERRITORI DELL'EMILIA- ROMAGNA COLPITI DALL'ALLUVIONE NEL MESE DI MAGGIO

(3-00595) (19 luglio 2023)

BARCAIUOLO, BALBONI, FAROLFI, LISEI, SPINELLI - *Al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare* - Premesso che:

le eccezionali avverse condizioni meteorologiche verificatesi a partire dal 1° maggio 2023 nel territorio dell'Emilia-Romagna hanno richiesto l'adozione di misure urgenti e straordinarie a tutela delle famiglie e delle imprese colpite;

con decreto del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare 3 maggio 2023, è stata disposta la mobilitazione straordinaria del servizio nazionale a supporto della Regione Emilia-Romagna, mentre con delibere del Consiglio dei ministri 4 maggio e 23 maggio 2023, è stato dichiarato, per 12 mesi, lo stato di emergenza in relazione al territorio delle province di Reggio-Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini con un iniziale stanziamento per complessivi 30 milioni di euro, per far fronte alle prime e più urgenti necessità;

il Governo ha anche adottato il decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, recante interventi urgenti per fronteggiare l'emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023, e il decreto-legge 5 luglio 2023, n. 88, contenente disposizioni urgenti per la ricostruzione nei territori colpiti dall'alluvione verificatesi a far data dal 1° maggio 2023;

l'articolato di cui al decreto-legge n. 88 del 2023 è stato trasfuso in apposito emendamento governativo al decreto-legge n. 61 del 2023, il cui disegno di legge di conversione è attualmente all'esame della Camera dei deputati;

considerato che:

le gravi conseguenze prodotte dagli eventi calamitosi sui territori interessati, sulle famiglie, sulle imprese e sui beni pubblici e privati richiedono interventi straordinari di assistenza alla popolazione e per il ripristino, la riparazione e la ricostruzione delle aree interessate;

i Comuni inseriti nell'allegato 1 al decreto-legge n. 61 del 2023 solo in parte coincidono con la porzione del territorio regionale dell'Emilia-Romagna colpito dagli eventi alluvionali del maggio 2023,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda intraprendere per assicurare l'assistenza alle famiglie e alle imprese, nonché la ricostruzione pubblica e privata nei territori non compresi nell'allegato 1 al decreto-legge n. 61 del 2023 ma colpiti dagli eventi calamitosi del maggio 2023.

