

347.

Allegato B

## ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		<b>Economia e finanze.</b>	
<i>Risoluzione in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta immediata:</i>	
IX Commissione:		Conte .....	3-01564 12925
Ficara .....	7-00488 12917	<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		VI Commissione:	
<b>Presidenza del Consiglio dei ministri.</b>		Centemero .....	5-04044 12926
<i>Interpellanza:</i>		Giacomoni .....	5-04045 12927
Cappellacci .....	2-00813 12921	Ruggiero .....	5-04046 12927
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Trano .....	5-04047 12928
Mammi .....	4-05835 12922	<b>Giustizia.</b>	
Delmastro Delle Vedove .....	4-05840 12923	<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>	
<b>Affari esteri e cooperazione internazionale.</b>		Molinari .....	3-01566 12929
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Dori .....	3-01567 12930
Comencini .....	5-04036 12923	Lollobrigida .....	3-01568 12930
<b>Difesa.</b>		<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
<i>Interrogazione a risposta immediata:</i>		Delmastro Delle Vedove .....	3-01572 12931
Tripodi Maria .....	3-01565 12924	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Cavandoli .....	4-05831 12932
Ferrari .....	4-05832 12925	Casciello .....	4-05836 12933
		<b>Infrastrutture e trasporti.</b>	
		<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
		Torromino .....	3-01563 12934

**N.B.** Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

	PAG.		PAG.
<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>		<b>Lavoro e politiche sociali.</b>	
<b>IX Commissione:</b>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Paita .....	5-04038 12935	Rizzetto .....	5-04035 12943
Mulè .....	5-04039 12936	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Grippa .....	5-04040 12936	Legnaioli .....	4-05838 12944
Tasso .....	5-04041 12937	<b>Pari opportunità e famiglia.</b>	
Gariglio .....	5-04042 12938	<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>	
Maccanti .....	5-04043 12938	Toccafondi .....	3-01569 12944
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Gribaudo .....	3-01570 12945
Gariglio .....	5-04037 12939	Lupi .....	3-01571 12945
<b>Interno.</b>		<b>Salute.</b>	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Potenti .....	4-05834 12940	Silli .....	4-05833 12946
Di Muro .....	4-05837 12941	<b>Apposizione di firme ad interrogazioni .....</b> 12946	
Cirielli .....	4-05839 12941	<b>Ritiro di documenti del sindacato ispettivo .</b> 12946	
<b>Istruzione.</b>		<b>Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo .....</b> 12946	
<i>Interpellanza:</i>			
Cappellacci .....	2-00814 12942		

**ATTI DI INDIRIZZO**

*Risoluzione in Commissione:*

La IX Commissione,

premesso che:

i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale (passeggeri e merci) da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, sono regolati con contratti di servizio (articolo 38 della legge n. 166 del 2002, modificato dall'articolo 9, comma 2-bis, del decreto-legge n. 159 del 2007);

l'affidamento del servizio deve avvenire da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa europea: si tratta in particolare del regolamento (UE) 1370/2007 che disciplina i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che, nella sua formulazione originaria, non prevedeva l'obbligo di espletamento di una gara per il servizio pubblico di trasporto per ferrovia; si prevede infatti la possibilità, all'articolo 5, di procedere con affidamento diretto, se non vietato dalle legislazioni nazionali. Tale disposizione sarà applicabile fino al 25 dicembre 2023. Dopo tale data l'affidamento del servizio dovrà seguire le regole stabilite dal regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338 che ha modificato il regolamento (UE) 1370/2007. Tuttavia, in considerazione di un'esplicita eccezione prevista per la fase di transizione al nuovo regime, il vigente contratto di servizio potrà restare in vigore fino al 2026;

in base alla legge n. 166 del 2002, i contratti di servizio devono avere durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali. Sono stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vigente normativa di settore, previa acquisizione del parere del Cipe sullo schema di contratto proposto dall'amministrazione;

il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia e i Ministeri competenti il nuovo contratto di servizio 2017-2026, di durata decennale, per il trasporto passeggeri di interesse nazionale che è sottoposto a regime di obbligo di servizio pubblico per garantire il diritto alla mobilità. Il nuovo contratto ha durata decennale, anziché quinquennale come il precedente, scaduto nel 2014 e prorogato negli ultimi due anni, ed è relativo al « servizio ferroviario universale ». Il contratto comprende il *network* degli Intercity che garantiscono i collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli Intercity giorno e gli Intercity notte. Il contratto di servizio (CdS) a media e lunga percorrenza 2017-2026 vede tra gli obiettivi principali il mantenimento di tutti collegamenti ferroviari precedentemente in essere con incremento di oltre 1,8 milioni di treni/chilometro, servizi aggiuntivi a bordo treno, rinnovo e sostituzione del vecchio materiale rotabile IC nel corso dei primi tre anni di validità del Cds;

sugli schemi dei contratti di servizio non è più previsto il parere delle competenti Commissioni parlamentari, in base al comma 2-ter dell'articolo 9 del decreto-legge n. 159 del 2007 che ha soppresso le parole « contratti di servizio » nel comma 1 dell'articolo 1 della legge 238 del 1993, facendo venire meno il parere parlamentare su tale tipologia di contratti;

a fronte di investimenti pubblici aggiuntivi di circa 100 milioni di euro annui rispetto al passato, il contratto prevede un piano di investimenti nel materiale rotabile per circa 300 milioni di euro. Oltre ai ricavi ottenuti da Trenitalia dalla vendita dei biglietti, le cui tariffe sono determinate per assolvere la funzione di « servizio universale », vengono corrisposti a Trenitalia dei corrispettivi, ad integrazione dei ricavi, per 347.922.703 euro per il 2017 e 365.922.703 euro per gli anni 2018-2026;

in numerosi rapporti di settore si evince che il problema del trasporto ferroviario in Italia è che fuori dalle direttrici principali dell'alta velocità, e dalle regioni che in questi anni hanno investito, la si-

tuazione del servizio è peggiorata, con meno treni in circolazione, e di conseguenza si riduce il flusso dei passeggeri. Solo negli ultimi anni c'è stato un recupero dell'offerta di servizio Intercity – treni fondamentali nelle direttrici fuori dall'alta velocità, in particolare al Sud e nei collegamenti con i centri capoluogo di provincia – ma dal 2010 al 2017 la riduzione delle risorse, con proroghe del contratto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia, ha portato ad una riduzione drastica dei collegamenti che emerge con chiarezza dal bilancio consolidato di Trenitalia;

dal rapporto « pendolaria 2019 », si evidenzia come per quanto riguarda gli intercity, si stanno investendo 300 milioni di euro tra interventi di ristrutturazione dei mezzi e la riconversione dell'intera flotta, grazie al rinnovo del contratto tra Ministero e Trenitalia, ma al contempo, tra i dati positivi sulla crescita della mobilità su ferro, si segnalano realtà diverse che palesano differenze nella qualità e nell'offerta di servizio ferroviario tra le diverse parti d'Italia;

dai dati « pendolaria 2019 » si rileva che i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, principalmente gli Intercity, l'offerta in termini di treni-chilometro è scesa dal 2010 al 2018 del 16,7 per cento e parallelamente sono calati i passeggeri del 45,9 per cento. Per il 2019 i dati sono in leggera ripresa per quanto riguarda il numero di passeggeri, ma per questa tipologia di treni si è lontani dai dati del 2010 sia per l'offerta sia per la frequentazione;

dalla « Relazione informativa circa i servizi finanziari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026. Anno 2018 » trasmessa annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al Cipe emergono numerose criticità nel raggiungimento degli obiettivi contrattualmente prefissati e un *trend* che, relativamente agli indicatori di puntualità, rego-

larità e pulizia, vede spesso valori inferiori al 2017, in particolare:

a) gli indici di puntualità con riferimento ai ritardi entro i 30 ed i 60 minuti per l'anno 2018 sono risultati inferiori al valore obiettivo prefissato attestandosi per i ritardi entro i 30 minuti ad un valore di 92,2 a fronte di un obiettivo di 93,9 e per i ritardi entro i 60 minuti ad un valore di 96,8 a fronte di un obiettivo fissato di 97,9. Destano, inoltre, non poca preoccupazione i dati degli indici di puntualità riferiti ad alcune direttrici di traffico quali la Sicilia-Milano (83,58), la Sicilia-Roma (87,54) e la Roma-Puglia (86,54);

b) l'indice relativo all'efficienza del servizio, rapportata ai treni soppressi, limitati e giunti con ritardo superiore alle 2 ore, risulta essere pari ad un valore di 98,6 rispetto al valore obiettivo atteso di 99,1;

c) in relazione alla « qualità percepita » dagli utenti i parametri concernenti pulizia e condizioni igieniche del treno, comfort del treno, security e viaggio nel complesso sono risultati inferiori a quelli attesi nonostante nel 2018 vi sia stato un aumento degli interventi di pulizia con treno in marcia;

d) nel corso del 2018 vi è stato un incremento dell'attività ispettiva rispetto all'anno precedente che tuttavia è stata limitata sulle tratte in arrivo/partenza da Roma a causa di un'insufficiente disponibilità finanziaria che non rende possibile l'estensione dell'attività all'intero territorio nazionale;

sempre dalla suddetta relazione emerge che, a seguito di disallineamenti riscontrati fra i valori previsti e quelli consuntivi nel piano degli investimenti per l'anno 2017 (235,70, milioni di euro a fronte del valore riportato nella certificazione di 154,9 milioni di euro), è stata determinata una sanzione di euro 4.038.904,60;

negli ultimi mesi del 2019 e i primi del 2020 si è registrato un aumento dell'offerta del servizio treni notte in diversi Paesi europei. Questo servizio era quasi scomparso in tutta Europa, a parte qualche

tratta nei Paesi più a Est. Diversi Paesi europei hanno quindi rilanciato i servizi notturni, negli ultimi anni quasi scomparsi per effetto dell'alta velocità diurna e dei voli *low cost*. Numerosi esempi si sono registrati in Austria, Germania, Belgio e Svezia. Tuttavia, l'emergenza COVID-19 ha determinato una forte riduzione, se non una completa soppressione, di questo tipo di collegamenti a causa delle sempre più stringenti misure restrittive che hanno limitato il perimetro dei servizi essenziali sia a mercato che intercity;

con l'allentamento delle misure restrittive e la ripresa delle normali attività, che dovrà avvenire con tutte le precauzioni del caso e il rispetto delle misure anti-contagio che verranno definite, il trasporto ferroviario di lunga percorrenza, diurno e notturno, potrebbe addirittura essere preferito al trasporto aereo, sia per una questione di sicurezza che per motivazioni di natura ambientale e climatica alla base del maggiore interesse esplosivo negli ultimi mesi;

l'articolo 5, comma 1, lettera o), del contratto di servizio passeggeri 2017-2026 ha previsto di « destinare annualmente, in caso di mutamento del quadro regolatorio che lo consenta, la quota dello 0,15 per cento dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative »;

tale disposizione, prevista nella legge di bilancio per il 2020 (articolo 1, comma 159), ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza in essere con Trenitalia spa, per la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza e per il miglioramento degli stessi;

dal punto di vista della qualità dei servizi all'utenza, vale la pena ricordare che, a far data dal 2008, si è avuta una gestione intermittente ed emergenziale del servizio di accompagnamento e assistenza alla clientela di carrozze letto e cuccette sui treni intercity notte e numerose sono state le lamentele del personale impiegato relativamente all'inquadramento contrattuale e alle condizioni di lavoro notturno;

l'articolo 12 del contratto di servizio passeggeri 2017-2026 disciplina la revisione del contratto stesso. Al comma 12.1 è previsto che entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia spa) avviano le procedure per la revisione dell'offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del contratto per il periodo 2022-2026. Il comma 12.2 prevede che la società trasmetterà ai Ministeri, entro e non oltre il mese di maggio 2020, una relazione in cui vengono indicati: i dati preconsuntivi per il periodo 2017-2020; i dati previsti per il periodo successivo insieme alla proposta di aggiornamento degli equilibri contrattuali; i dati annuali a consuntivo relativi al primo periodo contrattuale e la previsione per il successivo periodo contrattuale. Entro il mese di giugno 2020, comma 12.3, i Ministeri inviano le proprie controdeduzioni e, se del caso, avviano un contraddittorio;

la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) n. 16 dell'8 febbraio 2018 rivede le « condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri servizio pubblico », toccando diversi punti basilari come gli indicatori e i livelli minimi di regolarità e puntualità del servizio, di pulizia e *comfort* del materiale rotabile e altro (Misura 4 punti 7, 8, 9, 10; Misura 5 punti 1,2,3,4; Misura 10). La stessa Art ha espressamente previsto che le misure si applicano sia ai contratti affidati direttamente che a quei contratti stipulati in data precedente a quella di entrata in vigore del presente atto regolatorio;

nel 2017 l’Autorità garante della concorrenza e del mercato ha sanzionato con 5 milioni di euro Trenitalia s.p.a. per una pratica commerciale gravemente scorretta consistente nell’omissione di numerose soluzioni di viaggio dall’insieme dei risultati derivanti dalla consultazione del motore orario (il sistema telematico di informazione, ricerca e acquisto di biglietti accessibile alla clientela sul sito *internet* [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), tramite App Trenitalia per *smartphone* e *tablet* e presso le emittitrici *self service* (Ess) di stazione), nel caso di selezione della banca dati denominata « tutti i treni » (ridenominata, già nel corso del procedimento istruttorio, in « principali soluzioni »);

ad oggi, pur in presenza di un funzionamento del motore orario in senso più completo e trasparente verso gli utenti, attraverso l’implementazione di misure tecniche che l’Autorità ha ritenuto idonee a superare i profili omissivi e ingannevoli della pratica commerciale censurata, il sito di Trenitalia, ad avviso dei firmatari del presente atto, non dà la stessa visibilità della omonima impresa ferroviaria Thello, che effettua collegamenti notturni su tratte franco-italiane (Parigi-Venezia, Marsiglia-Milano), acquistata nel 2016 da Trenitalia, servizio che gode addirittura di un sito *internet* dedicato;

Trenitalia spa è un’azienda partecipata al 100 per cento da Ferrovie dello Stato italiane spa, a sua volta partecipata al 100 per cento dal Ministero dell’economia e delle finanze. La capogruppo controlla le società operative nei quattro settori della filiera: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi e svolge attività di natura societaria tipiche di una *holding* (gestione delle partecipazioni, controllo azionario e altro), oltre che di tipo industriale. In particolare, il Ministero dell’economia e delle finanze, attraverso il dipartimento del tesoro, gestisce le proprie partecipazioni attraverso la definizione dei consigli di amministrazione, le decisioni sulla composizione degli organi sociali e sui compensi erogati, l’analisi dei bilanci e la fissazione degli obiettivi specifici, annuali e pluriennali;

ai sensi dell’articolo 5.1, lettera g), del contratto di servizio passeggeri di interesse nazionale 2017-2026 è la stessa Trenitalia che trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trimestralmente, la relazione sul servizio e sulla qualità erogata, attraverso una sua valutazione del servizio, attraverso l’inserimento dei dati in un *software*, le cui risultanze danno un quadro generale, senza possibilità di valutare le singole corse o un’area o macroarea del Paese. Ne deriva dunque l’impossibilità di sanzionare i singoli ritardi o gruppi di ritardi; il calcolo viene fatto su base nazionale, compensando dunque la maggiore efficienza del Nord con le inefficienze del Sud;

inoltre, lo stesso contratto specifica, che qualora l’ammontare delle penali applicate alla società in uno specifico anno sia superiore al 2 per cento (due per cento) del corrispettivo annuo di cui all’articolo 9 del medesimo contratto, i Ministeri valutano la possibilità di rimodulare il sistema di penalità di cui ai commi seguenti, al fine di ricondurlo ad equità,

impegna il Governo:

a verificare il rispetto da parte di Trenitalia degli impegni assunti nel contratto di servizio 2017-2026 per porre rimedio all’annoso problema del rinnovo del materiale rotabile e del miglioramento della qualità complessiva dei servizi relativi ai treni a lunga percorrenza, per aumentare affidabilità e qualità dei servizi e recuperare margini di appetibilità della clientela, in particolare nel Sud Italia;

in sede di revisione dell’offerta, ad attivare misure volte al potenziamento del meccanismo di rilevazione della qualità e del grado di soddisfazione, al fine di registrare sistematicamente le peculiarità e le criticità delle diverse aree del Paese, nonché per quanto concerne la regolazione delle sanzioni in essere;

a prevedere un tavolo tecnico di esperti, con la partecipazione delle associazioni di consumatori, che intervenga in vista della revisione del contratto, al fine di migliorare

il servizio sotto i molteplici aspetti indicati in premessa, nonché, ad adottare iniziative per prevedere che tale servizio possa diventare un'alternativa sicura e ambientalista, proprio in riferimento all'emergenza COVID-19, sia per i viaggi diurni, sia per quelli notturni, non prescindendo anche dalle criticità relative alla gestione del personale impiegato a bordo in questi anni;

ad adottare iniziative per reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa e sui relativi aggiornamenti.

(7-00488) « Ficara, Scagliusi, Barbuto, Barzotti, Luciano Cantone, Carinelli, Chiazzese, De Girolamo, De Lorenzis, Grippa, Marino, Raffa, Paolo Nicolò Romano, Serritella, Spessotto, Termini ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

#### Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dell'interno, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, per sapere – premesso che:

la Sardegna è il punto di arrivo della rotta dei migranti clandestini provenienti dall'Algeria;

il fenomeno continua a manifestarsi in tutta la sua gravità: tra il 15 e il 16 gennaio 2020 sono giunte illegalmente nel territorio nazionale attraverso questa rotta oltre 100 persone;

si tratta di cifre che destano particolare preoccupazione sociale e che devono essere considerate in proporzione alla popolazione presente nel territorio, in quanto

la Sardegna conta 1 milione e 600 mila abitanti;

peraltro, gli sbarchi avvengono sulle coste meridionali dell'isola, in un'area che più di altre patisce gli effetti della crisi economica internazionale e delle numerose vertenze industriali;

il direttore dell'agenzia Frontex ha pubblicamente definito questo fenomeno come « una possibile minaccia per la sicurezza », di fatto confermando le preoccupazioni già espresse da altre istituzioni;

la relazione sulla politica dell'informazione per la sicurezza presentata al Parlamento nel febbraio 2019 della Presidenza del Consiglio – sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica ha indicato chiaramente il fenomeno tra i rischi di infiltrazioni terroristiche e in particolare ha evidenziato che trasferimenti a rischio « hanno continuato a riguardare anche la tratta Algeria-Sardegna »;

il 6 agosto 2018 il Governatore *pro tempore* ha accolto un ordine del giorno, che lo impegnava « a valutare l'opportunità di: adottare le iniziative negoziali volte a stipulare un accordo bilaterale con l'Algeria al fine di bloccare le partenze verso la Sardegna e proteggere le frontiere dello Stato italiano; attivarsi presso le competenti sedi europee al fine di indirizzare e impegnare le risorse necessarie, nell'ambito del *Trust Fund* europeo per l'Africa, atte a contenere all'origine i flussi migratori con particolare riguardo alla rotta Algeria-Mediterraneo centrale e fermarne la destinazione verso la Sardegna; porre in essere tutte le iniziative di competenza volte a rendere effettivi i rimpatri degli stranieri sbarcati sulla rotta di cui in premessa, non titolari del diritto d'asilo; potenziare le risorse umane e materiali in favore delle Forze dell'Ordine, per fronteggiare il carico di lavoro aggiuntivo generato dal fenomeno degli sbarchi clandestini in Sardegna » –:

se il Governo intenda porre in essere iniziative sul piano internazionale per fronteggiare un flusso migratorio senza criteri e senza controlli;

se il Governo non ritenga opportuno adottare iniziative straordinarie per garan-

tire la sicurezza nelle città italiane, garantendo alle forze dell'ordine i mezzi necessari per affrontare un aggravamento del lavoro di presidio del territorio, determinato dal fenomeno degli sbarchi clandestini.

(2-00813)

« Cappellacci ».

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MAMMÌ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

in Italia, secondo gli ultimi dati Istat disponibili, nel 2016 si sono verificati 3.870 suicidi, ciò vuol dire che si sono tolte la vita oltre 6 persone ogni 100.000 abitanti;

secondo quanto denunciato recentemente dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms), l'emergenza sanitaria in corso potrebbe determinare anche un'emergenza di ordine psichiatrico: « L'impatto della pandemia sulla salute mentale delle persone è già ora estremamente preoccupante », ha spiegato Tedros Adhanom Ghebreyesus, direttore generale dell'Oms;

la Fondazione Brf — Istituto per la ricerca in psichiatria e neuroscienze ha aperto un « Osservatorio Suicidi Covid-19 »: in meno di due mesi sarebbero almeno 37 i suicidi e 25 i tentativi, direttamente riconducibili all'emergenza coronavirus;

come spiegato dal presidente della Fondazione Brf, Armando Piccinni, « i tanti casi di suicidi cui stiamo assistendo purtroppo non devono sorprenderci. È importante precisare che ognuno di questi drammatici episodi ha presumibilmente avuto varie cause scatenanti, ma è altrettanto probabile che l'emergenza che stiamo vivendo abbia fatto da detonatore »;

l'incremento dei suicidi va di pari passo con il potenziale incremento di disturbi e patologie psichiche: come spiegato ancora dall'Istituto di ricerca, infatti, « che i suicidi possano crescere numericamente è dunque un rischio concreto, se teniamo conto della gravità dei traumi che tante persone hanno subito »;

la Fondazione Brf ha raccolto al riguardo i dati relativi ad altre passate emergenze ed è emerso, ad esempio, che uno studio realizzato sull'epidemia Sars in Canada su un campione di popolazione finito in quarantena ha mostrato come i sintomi di Ptsd (disturbo da *stress-post* traumatico) e depressione abbiano avuto un'incidenza del 28,9 per cento e del 31,2 per cento. Stesso discorso anche considerando l'onda lunga: un altro studio realizzato nel 2015 (quindi indicativamente 12 anni dopo lo scoppio dell'epidemia) ha mostrato che sul campione reclutato, l'incidenza cumulativa dei disturbi psichiatrici post-Sars è stata del 58,9 per cento. Di questi il 25 per cento presentava Ptsd e il 15,6 per cento presentava disturbi depressivi;

stesso discorso con la crisi economica del 2008: in Grecia è stato realizzato uno studio dal quale è emerso un aumento del 40 per cento dei suicidi nella prima metà del 2011 rispetto allo stesso periodo del 2010. Per quanto riguarda l'Italia, uno studio basato su dati relativi al periodo 2000-2010, ha stimato per il nostro Paese 290 suicidi e tentativi di suicidio per motivazioni economiche dovute alla recessione. Non solo: tra il 2007 e il 2010, il numero di suicidi è cresciuto del 34 per cento tra i disoccupati, del 19 per cento tra gli occupati e del 13 per cento tra le persone ritirate dal lavoro;

stesse proporzioni si riscontrano anche in relazione ai disturbi mentali. In Spagna è emerso che, rispetto al periodo pre-crisi del 2006, un'indagine effettuata nel 2010 ha rivelato aumenti sostanziali e significativi della percentuale di pazienti con disturbi d'umore: 19,4 per cento per quanto riguarda la depressione maggiore, l'8,4 per cento per quanto riguarda il disturbo d'ansia generalizzato, il 7,3 per cento per quanto riguarda i disturbi somatoformi (disturbi psichici caratterizzati dalla presenza di sintomi fisici che inducono a pensare a malattie di natura somatica) —:

quali iniziative intendano intraprendere per assicurare i livelli essenziali di assistenza nell'ambito della salute mentale, specie alla luce dell'emergenza sanitaria ed economica che si sta vivendo;

se non ritengano opportuno monitorare il fenomeno dei suicidi e dei tentati suicidi in Italia, raccogliendo dati il più possibile attuali e riferiti alla situazione di emergenza;

se non sia il caso di adottare le iniziative di competenza per creare una struttura (ad oggi inesistente) che si occupi, in questa emergenza e al di là dell'emergenza Covid-19, di prevenire il fenomeno dei suicidi e di offrire assistenza e formazione a tutte quelle categorie di persone che sono a rischio. (4-05835)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

in data 6 maggio 2020 il sottoscritto interrogante depositava un'interpellanza sulla realizzazione di un nuovo edificio da adibire a cancelleria consolare dell'Ambasciata di Montevideo;

in particolare l'interpellanza verteva sulla gara per l'importo di un milione di euro indetta nel pieno dell'emergenza coronavirus;

nella predetta interpellanza il sottoscritto interrogante citava un articolo apparso su il quotidiano *Gente d'Italia* in relazione alle attività nel settore delle costruzioni del Sottosegretario per gli affari esteri Merlo nell'America Latina;

sempre nella predetta interpellanza il sottoscritto interrogante rilevava che molti italiani nel Sud America erano ancora in attesa di poter rimpatriare a seguito dell'esplosione della pandemia coronavirus;

sempre nella predetta interpellanza, il sottoscritto interrogante chiedeva al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale se non ritenesse più opportuno annullare la gara per un nuovo ufficio da adibire a cancelleria consolare e destinare la somma di un milione di euro per il rimpatrio degli italiani in Sud America;

la predetta interpellanza trovava risalto sulla stampa nazionale e nuovamente su il quotidiano *Gente d'Italia*;

secondo quanto riportato da *Libero Quotidiano* in data odierna, il quotidiano *Gente d'Italia* avrebbe ricevuto successivamente « minacce e querele temerarie » dal sottosegretario Ricardo Merlo;

la Federazione Italiana Liberi Editori ha espresso « grande sdegno e preoccupazione per l'ennesima minaccia alla libertà di stampa che arriva questa volta addirittura dal Governo italiano e prende di mira un giornale coraggioso e libero »;

in effetti è stupefacente che, prima ancora di sentire l'esigenza di chiarire, il Sottosegretario Merlo avverta l'esigenza di minacciare il giornale in questione, qualora la notizia fosse confermata;

il Sottosegretario assume un atteggiamento da « falco » nei confronti della libera stampa degno, più che di un rappresentante del Governo italiano, dei peggiori modelli dell'America latina;

la vicenda, qualora fondata la notizia come riportata da *Libero Quotidiano*, ad avviso dell'interrogante acquisisce caratteri grotteschi e caricaturali —:

se il Governo intenda promuovere un codice etico di comportamento interno per indirizzare e uniformare i rapporti degli esponenti dell'esecutivo con la libera stampa.

(4-05840)

\* \* \*

#### AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

**COMENCINI, ZOFFILI, FORMENTINI, BILLI, CENTEMERO, COIN, PICCHI e RIBOLLA.** — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

una nave da perforazione turca, la Yavuz, di proprietà della Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, ha recentemente preso il mare diretta verso il Block 7 della zona

economica esclusiva della Repubblica di Cipro;

compito della Yavuz sarebbe apparentemente quello di procedere a delle proiezioni propedeutiche a un eventuale sfruttamento economico delle risorse situate nel *Block 7*;

nel *Block 7* della zona economica esclusiva cipriota hanno ottenuto concessioni esclusive la società energetica francese Total e l'Eni;

si profila quindi il rischio che interessi energetici italiani possano essere compromessi da azioni concorrenti da parte turca, intraprese ad avviso degli interroganti in aperta violazione del diritto internazionale e della sovranità cipriota —:

di quali informazioni disponga il Governo in merito all'iniziativa condotta dalla nave turca Yavuz nel *Block 7* della zona economica esclusiva cipriota;

se le iniziative già poste in essere dalla Yavuz pregiudichino, e in che misura, diritti ed interessi dell'Eni;

se la Yavuz proceda con qualche protezione di natura militare ed, eventualmente, di che tipo;

quali iniziative il Governo abbia assunto e ritenga di assumere a tutela degli interessi energetici del nostro Paese nelle acque della zona economica esclusiva cipriota. (5-04036)

\* \* \*

## DIFESA

*Interrogazione a risposta immediata:*

MARIA TRIPODI, GELMINI, FASCINA, VITO, DALL'OSSO, GREGORIO FONTANA, PEREGO DI CREMNAGO e RIPANI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

l'industria della difesa italiana rappresenta uno dei comparti più rilevanti e strategici per il sistema Paese;

nello specifico l'industria dell'aerospazio, della difesa e della sicurezza registra un fatturato di circa 14 miliardi di euro — significativamente per quasi il 70 per cento destinato all'export — che si traduce in 4,5 miliardi di euro di valore aggiunto diretto e nell'occupazione di circa 160 mila addetti, lungo l'intera filiera produttiva;

la rilevanza strategica dell'industria della difesa si evidenzia, soprattutto, sul piano qualitativo, considerato che nel comparto sono investiti annualmente circa 1,4 miliardi di euro in Ricerca e Sviluppo, pari all'11 per cento circa degli investimenti complessivi delle imprese italiane;

a ciò si aggiunga che il settore della difesa ha fornito e continua a fornire uno straordinario contributo in campo sanitario e logistico, oltre che sul piano della sicurezza, per il contenimento del contagio da COVID-19;

a tal proposito il settore dell'industria della difesa assume un ruolo ancora più strategico nel post-emergenza COVID-19, proprio perché con le straordinarie capacità industriali e tecnologiche può contribuire a conferire, attraverso il proprio programma di investimenti, un rinnovato impulso all'industria nazionale e al conseguente rilancio del Paese;

il 30 ottobre 2019, il Ministro interrogato, nel corso dell'esposizione delle linee programmatiche del suo Dicastero dinanzi alle Commissioni difesa della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, ha fatto riferimento alla necessità di porre le condizioni « per contribuire a creare un clima favorevole ad assicurare livelli di finanziamento più vicini alle effettive esigenze operative e di modernizzazione delle Forze armate »;

lo scorso aprile, il sottosegretario di Stato alla Difesa, Angelo Tofalo, in risposta ad una interpellanza urgente presentata dalla prima firmataria del presente atto, ha confermato l'intenzione di dare impulso alla programmazione vigente perseguendo il completamento di programmi già in corso e il rapido avvio di quelli di nuova generazione, sostenendo al contempo lo strategico settore della ricerca;

risulta, quindi, fondamentale, tanto più in questo delicato momento, procedere al rafforzamento di un importante settore, come quello dell'industria della difesa, anche al fine di evitare eventuali scalate estere alle aziende italiane, autentiche eccellenze mondiali —:

se e quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare al fine di procedere tempestivamente all'istituzione di un piano straordinario di investimenti per il comparto industriale della difesa, settore strategico per la ricostruzione post-emergenziale del Paese. (3-01565)

*Interrogazione a risposta scritta:*

FERRARI, BONIARDI e TOCCALINI. — *Al Ministro della difesa, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 20 maggio, la testata *on line* « *Milano Today* » e l'edizione elettronica de « *Il Fatto Quotidiano* » hanno dato notizia dell'ingresso di un certo numero di militari dell'Esercito italiano e dei carabinieri nel magazzino della Brt situato a Sedriano, in provincia di Milano, in cui stava avendo luogo un'assemblea dei lavoratori;

l'assemblea dei lavoratori era stata indetta nel quadro delle manifestazioni collegate ad uno sciopero proclamato a causa del mancato rispetto del protocollo di accordo che l'azienda Brt aveva sottoscritto appena pochi giorni prima;

« *Milano Today* » ed « *Il Fatto Quotidiano* » hanno altresì pubblicato il video dell'irruzione;

pare che a motivare l'irruzione sia stato l'obiettivo di verificare il rispetto delle norme sul distanziamento imposte per evitare una nuova accelerazione dei contagi da COVID-19 nella cosiddetta « Fase Due »;

il video, ad avviso degli interroganti, dimostra che la manifestazione si svolgeva in forma statica e nel pieno rispetto delle norme sopracitate;

la circostanza solleva il problema del limite che anche in questa fase il libero esercizio del diritto di manifestare ed il

godimento delle libertà sindacali garantite dalla Costituzione continuano ad incontrare —:

se il Governo non ritenga sproporzionato e in qualche misura anche intimidatorio il dispiegamento della forza militare e di polizia nella forma vista nel magazzino della Brt a Sedriano;

in che modo il Governo conti di assicurare il libero esercizio della libertà sindacale e di manifestazione garantito dalla Costituzione nel prosieguo della cosiddetta « fase due » della strategia di uscita dall'emergenza epidemiologica. (4-05832)

\* \* \*

#### ECONOMIA E FINANZE

*Interrogazione a risposta immediata:*

CONTE, FASSINA e FORNARO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'emergenza sanitaria da COVID-19, nonostante i provvedimenti assunti per contenerla, determina gravi conseguenze economiche e sociali;

il Governo ha adottato misure straordinarie dirette a sostenere famiglie e imprese;

il Parlamento è stato chiamato due volte ad approvare uno scostamento di bilancio per complessivi 75 miliardi;

gli effetti economici e sociali del COVID-19 aggravano un contesto già caratterizzato da anni di scarsa crescita, di impoverimento del tessuto industriale, di arretratezza tecnologica, dall'acuirsi della disuguaglianza e dell'aumento del divario tra Nord e Sud;

le straordinarie risorse mobilitate, in particolare attraverso il decreto « Cura Italia », il decreto « Liquidità », il decreto « Rilancio », dai crediti di imposta ai contributi a fondo perduto, alla cancellazione di imposte, alle garanzie al finanziamento delle imprese, al Patrimonio Destinato di Cassa

depositi e prestiti, alla partecipazione diretta dello Stato nel capitale delle imprese, vanno orientati secondo una intelligente logica programmatrice per promuovere la conversione ecologica e sociale dell'economia ed evitare la dispersione indiscriminata degli interventi;

vanno elaborate linee guida e uno strumento straordinario di programmazione economica, secondo l'approccio « *mission oriented* », per indirizzare investimenti pubblici e privati verso priorità ed elementi cruciali della marcia verso il futuro come il *green* per la tutela del pianeta e della salute, la chiusura del *digital divide*, a partire dalla sua dimensione sociale, la cura come risposta all'invecchiamento della popolazione, l'innovazione, la creazione di valore, con l'obiettivo di utilizzare gli aiuti pubblici non solo in chiave di sostegno emergenziale — che si comprende nel brevissimo periodo — ma per indicare una direzione, guidare le filiere produttive, tracciare una linea anche con elementi di condizionalità in modo che quell'universo di sussidi e incentivi a pioggia venga archiviato in ragione di uno Stato che, indirizzando e coordinando investimenti e iniziative, agisca in simbiosi con il mondo produttivo e faccia emergere una strategia e una visione;

tale discussione sulle linee e sullo strumento per la programmazione economica va portata all'attenzione e al voto del Parlamento, per ottenere consenso politico e mandato popolare tramite le istituzioni rappresentative, e poi va sviluppato con una istituzione pubblica dedicata —:

se il Governo intenda adottare iniziative in merito a quanto esposto in premessa, in particolare per l'elaborazione di linee e di uno strumento straordinario di programmazione economica, al fine di utilizzare gli aiuti pubblici non solo in chiave di sostegno emergenziale ma per delineare una direzione strategica del sistema degli investimenti pubblici e privati. (3-01564)

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

VI Commissione:

CENTEMERO, BITONCI, CAVANDOLI, COVOLO, GERARDI, GUSMEROLI, ALESSANDRO PAGANO, PATERNOSTER e TARANTINO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 1, comma 89, della legge di bilancio 2018 prevede che alle piccole e medie imprese, così come definite dalla raccomandazione della Commissione europea n. 2003/361/CE del 6 maggio 2003, le quali iniziano una procedura di ammissione alla quotazione in un mercato regolamentato ovvero in sistemi multilaterali di negoziazione di uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo sia riconosciuto un credito d'imposta, nella misura massima di 500.000 euro di importo, pari al 50 per cento dei costi di consulenza sostenuti fino al 31 dicembre 2020, per la suddetta finalità;

il sistema bancario italiano incontra sempre più difficoltà ad erogare prestiti, a causa soprattutto di regole sempre più stringenti in ordine ai requisiti patrimoniali richiesti;

in considerazione del grave periodo di crisi economica determinato dalla pandemia da COVID-19, sarebbe necessario perseguire l'obiettivo di sviluppare anche nel nostro Paese un sistema normativo in grado di favorire la capitalizzazione e il finanziamento di tutte le imprese, anche da parte delle entità non bancarie;

con particolare riferimento al mercato di capitali, è utile considerare che il « *crowdfunding* » rappresenta al giorno d'oggi un metodo innovativo di finanziamento, consolidato e generalmente utilizzato per nuove iniziative imprenditoriali, culturali, sociali o appartenenti al campo del no-profit;

estendere gli incentivi fiscali oggi previsti per le sole piccole e medie imprese consentirebbe una maggiore crescita delle società e della cultura del mercato dei

capitali, permettendo una canalizzazione efficace della liquidità dei fondi, anche PIR (piani individuali di risparmio) ed Eltif, con importanti riflessi sul rilancio del nostro Paese e sulla crescita economica, oltre che sulla qualità della struttura finanziaria delle imprese italiane;

in assenza di misure rapide e tempestive, potrebbe verificarsi una percentuale di *default* molto rilevante con ingenti perdite di capitali, posti di lavoro e *know-how* accumulato in diversi anni —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare al fine di estendere a tutte le società, nonché ai portali di cosiddetto « *equity crowdfunding* » iscritti all'apposito registro di cui al regolamento Consob n. 18592/2013, il credito d'imposta sui costi Ipo. (5-04044)

GIACOMONI, GELMINI, MARTINO, CATTANEO, BARATTO, ANGELUCCI, GIACOMETTO, PORCHIETTO, SQUERI, BARELLI, DELLA FRERA, FIORINI, POLIDORI, MANDELLI, PRESTIGIACOMO, PELLA, CANNIZZARO e D'ETTORE. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a marzo 2020 diminuiscono dell'85 per cento le immatricolazioni di autovetture;

ciò rappresenta il più grave calo di sempre nel mercato dell'*automotive* che rappresenta una delle filiere più strategiche del sistema Paese;

la risoluzione in tempi non brevi della drammatica crisi sanitaria da COVID-19, con gli effetti che si stanno abbattendo sull'economia nazionale e il tracollo, senza precedenti nella sua dimensione e velocità, che ne potrebbe seguire, porterà verosimilmente nei mesi di aprile e maggio 2020 a un sostanziale azzeramento delle immatricolazioni di veicoli in Italia;

secondo l'Unrae, in assenza di profondi e significativi interventi di sostegno sul settore auto, il 2020 potrebbe chiudersi con meno 500 mila immatricolazioni di

veicoli, lasciando sul campo quasi 1 punto di prodotto interno lordo e un ulteriore aggravamento dello stato di anzianità del mercato circolante, uno dei più vecchi e pericolosi d'Europa;

l'impatto sull'economia del lavoro sulla filiera è stimato dagli operatori in una perdita di circa il 15-20 per cento della forza lavoro;

oltre alle ancora non chiare misure di sostegno finanziario per proteggere la liquidità delle imprese ed evitare il crollo dell'intero sistema, si rendono necessari un robusto aumento dei fondi per la rottamazione dei veicoli, allargando l'incentivo non solo ai veicoli elettrici e ibridi, e l'allineamento della fiscalità delle auto aziendali ai principali Paesi europei;

appare chiaro che la situazione di crisi in cui versa il mercato dell'*automotive* produrrà degli effetti a catena che si estenderanno a tutto il suo indotto, senza considerare la necessità di avviare un percorso di sostituzione, con appositi incentivi e strumenti di sostegno nei confronti dei soggetti economicamente più deboli, di tutto il parco automobilistico inquinante presente in Italia —:

quali iniziative urgenti, per quanto di competenza e dal punto di vista fiscale, intenda assumere il Governo, alla luce di quanto descritto in premessa, per rilanciare una filiera strategica come quella dell'*automotive* che dà lavoro a oltre 160.000 persone nel Paese e a tutto il suo indotto.

(5-04045)

RUGGIERO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

con la circolare n. 8/E del 3 aprile 2020, l'Agenzia delle entrate aveva disposto che, per il calcolo del premio di 100 euro per i lavoratori dipendenti *ex* articolo 63 del decreto-legge n. 18 del 2020, occorreva utilizzare il rapporto tra le ore effettuate e le ore lavorabili, non considerando le legittime assenze dal lavoro;

con la risoluzione n. 18 del 9 aprile del 2020 l’Agenzia delle entrate ha fatto marcia indietro ammettendo, in alternativa al calcolo ad ore, anche il calcolo per presenza (a prescindere dalle ore lavorate) e specificando che le assenze dal lavoro non rilevano ai fini del calcolo;

la nuova risoluzione avalla il calcolo per presenza proposto dalla Guardia di finanza e dalle altre amministrazioni del comparto, tuttavia rischia di penalizzare comunque i finanziari che hanno lavorato con turni di servizio in deroga da 12 ore, molto frequenti nel periodo di emergenza —:

quali iniziative intenda assumere affinché i giorni di « RP » (riposo programmato) riconosciuti ai finanziari a seguito di turni di servizio in deroga da 12 ore siano calcolati come presenza, così come sarebbe avvenuto nel caso di calcolo ad ore.

(5-04046)

TRANO. — *Al Ministro dell’economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

al fine di contrastare la diffusione del fenomeno epidemiologico in atto, diversi provvedimenti, dall’ordinanza n. 37 del 23 febbraio 2020 della sindaca di Roma al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 aprile 2020, hanno disposto la sospensione fino al 17 maggio 2020 dello svolgimento delle prove concorsuali nelle procedure pubbliche nazionali;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 maggio 2020, attualmente in vigore, non ha reiterato un simile divieto ed il decreto-legge n. 33 del 2020 consente dal 3 giugno anche gli spostamenti interregionali, salvo limitazioni in relazione a specifiche aree;

l’articolo 74, comma 7-ter, del decreto-legge n. 18 del 2020 rinvia ad un regolamento per disporre, in via sperimentale, l’aggiornamento della disciplina regolamentare in materia di reclutamento ed accesso alla qualifica dirigenziale ed agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni, prevedendo modalità di svolgimento delle pro-

cedure anche mediante strumentazione informatica;

l’articolo 249, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020 (« Rilancio ») dispone che « lo svolgimento delle prove concorsuali in modalità decentrata e attraverso l’utilizzo di tecnologia digitale di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell’articolo 248, nonché le modalità di svolgimento delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 7 dell’articolo 247 (...) possono essere applicati dalle singole amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 20 marzo 2001, n. 165 » (quindi anche dall’Agenzia delle entrate);

il richiamato articolo 248, comma 1, prevede, alla lettera a), lo svolgimento in videoconferenza della prova orale e, alla lettera b), lo svolgimento delle prove anche presso sedi decentrate, pure mediante utilizzo di strumenti informatici e digitali;

il perdurare della sospensione delle selezioni in corso, in specie quelle in prossimità di esito finale, lede il buon andamento e l’efficacia della pubblica amministrazione e comprime le posizioni giuridicamente tutelabili dei partecipanti;

la carenza di personale dirigenziale nell’Agenzia delle entrate è fatto conclamato da due decenni, nonostante gli importanti compiti istituzionali affidati all’Ente;

l’urgenza di non procrastinare ulteriormente la relativa procedura selettiva è palesata dall’interpello bandito, nelle more, per la temporanea copertura di diverse posizioni, rivolto anche a funzionari ed esterni alla pubblica amministrazione —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti richiamati in premessa e se non ritenga necessario applicare senza riserve il disposto dell’articolo 249 del decreto-legge « Rilancio » all’orale del concorso a 175 dirigenti II<sup>a</sup> presso l’Agenzia delle entrate o assumere ulteriori iniziative di competenza ai fini dell’immediata ripresa e della più celere conclusione della predetta procedura concorsuale. (5-04047)

\* \* \*

## GIUSTIZIA

*Interrogazioni a risposta immediata:*

MOLINARI, ANDREUZZA, BADOLE, BASINI, BAZZARO, BELLACHIOMA, BELLOTTI, BENVENUTO, BIANCHI, BILLI, BINELLI, BISA, BITONCI, BOLDI, BONIARDI, BORDONALI, CLAUDIO BORGHI, BUBISUTTI, CAFFARATTO, CANTALAMESSA, CAPARVI, CAPITANIO, CASTIELLO, VANESSA CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, CESTARI, COIN, COLLA, COLMELLERE, COMAROLI, COMENCINI, COVOLO, ANDREA CRIPPA, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, D'ERAMO, DI MURO, DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA, DONINA, DURIGON, FANTUZ, FERRARI, FOGLIANI, LORENZO FONTANA, FORMENTINI, FOSCOLO, FRASSINI, FURGIUELE, GALLI, GARAVAGLIA, GASTALDI, GAVA, GERARDI, GIACCONE, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GIORGETTI, GOBBATO, GOLINELLI, GRIMOLDI, GUIDESI, GUSMEROLI, IEZZI, INVERNIZZI, LATINI, LAZZARINI, LEGNAIOLI, LIUNI, LOCATELLI, LOLINI, EVA LORENZONI, LOSS, LUCCHINI, MACCANTI, MAGGIONI, MANZATO, MARCHETTI, MATURI, MINARDO, MOLTENI, MORELLI, MORRONE, MOSCHIONI, MURELLI, ALESSANDRO PAGANO, PANIZZUT, PAOLINI, PAROLO, PATASSINI, PATELLI, PATERNOSTER, PETTAZZI, PIASTRA, PICCHI, PICCOLO, POTENTI, PRETTO, RACCHELLA, RIBOLLA, RIXI, SALTAMARTINI, SASSO, STEFANI, SUTTO, TARANTINO, TATEO, TIRAMANI, TOCCALINI, TOMASI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VINCI, VIVIANI, RAFFAELE VOLPI, ZICCHIERI, ZIELLO, ZOFFILI e ZORDAN. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premezzo che:

uno degli effetti della pandemia è l'incertezza del proseguimento dell'esame per l'abilitazione all'esercizio della professione forense, bloccato nella correzione delle prove scritte e, a tale scopo, da oltre un mese il gruppo della Lega chiede, in ogni occasione utile, un intervento normativo che dia cer-

tezze in merito alla sorte degli esami scritti svolti a dicembre 2019 da oltre 20.000 praticanti avvocati; preme citare in merito anche l'ordine del giorno del gruppo della Lega 9/2463/263, accolto dal Governo in data 24 aprile;

risulta che il Governo voglia consentire la ripresa delle correzioni, in modalità telematica; si tratta, ad avviso degli interroganti, di intervento tardivo e confuso, data l'estrema vaghezza delle informazioni relative a tempistiche per la conclusione della procedura, a riferimenti alle integrazioni delle commissioni esaminatrici, il cui potenziamento sarebbe essenziale per consentire la pubblicazione degli esiti degli scritti entro la pausa estiva;

oltre tale termine diventa impossibile concludere in tempo i successivi esami orali, obbligando così la maggioranza dei candidati a dover nuovamente sostenere l'esame abilitativo nella sessione 2020, in mancanza di certezza sull'esito della sessione 2019;

questa noncuranza rischia concretamente di determinare un ulteriore aggravamento della congestione degli esami previsti per dicembre 2020 e del loro sovrappollamento, già intollerabile in tempi ordinari, ma privo di ogni logica in uno scenario pandemico e risulta necessario evidenziare che sia impensabile far sostenere quest'anno le prove scritte d'esame di abilitazione forense a migliaia di candidati aspiranti avvocato, vista l'incertezza sull'andamento della situazione epidemiologica che potrebbe peggiorare già agli inizi dell'autunno;

si rileva, pertanto, proprio in considerazione del grosso rischio da contagio che sussiste nel creare gli assembramenti e vista l'imminenza dell'emanazione del decreto ministeriale relativo all'esame per l'iscrizione all'albo degli Avvocati (lo scorso anno il relativo decreto ministeriale è stato adottato il giorno 11 giugno 2019 e pubblicato il giorno 28 giugno 2019) l'assoluta necessità della soluzione emergenziale del-

l'ammissione diretta alla prova orale saltando la correzione degli scritti —:

in quale modo il Ministro intenda consentire in tempi utili il completamento delle procedure di esame di cui in premessa e quali siano le soluzioni che adotterà, adeguate al contesto e agli sforzi compiuti da decine di migliaia di praticanti ai quali, ad avviso degli interroganti, viene negata la possibilità di accedere alla professione a causa della insufficienza delle misure adottate dal Governo. (3-01566)

DORI, PIERA AIELLO, ASCARI, BARBUTO, CATALDI, DI SARNO, DI STASIO, D'ORSO, GIULIANO, PALMISANO, PERANTONI, SAITTA, SALAFIA, SARTI e SCUTELLÀ. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi giorni, a seguito del deposito degli atti nell'indagine perugina a carico di Luca Palamara, ex presidente dell'Associazione Nazionale Magistrati ed ex giudice togato dello stesso Consiglio Superiore della Magistratura, sta emergendo un quadro quanto mai preoccupante in relazione all'intero sistema giudiziario nazionale;

a distanza di più di un anno dal suo « esplodere », la suddetta vicenda che, oltre a far emergere vari illeciti disciplinari, ha ipotizzato episodi di corruzione finalizzati ad indirizzare l'esito di alcune decisioni sulle nomine negli uffici giudiziari, nonché il corso di alcuni procedimenti, continua a compromettere gravemente l'immagine della magistratura e dei suoi organi di rappresentanza;

quanto emerge dall'inchiesta della Procura di Perugia rappresenta una grande ferita per quei magistrati che quotidianamente svolgono con coscienza la propria funzione, garantendo un alto servizio alla giustizia e, dunque, ai cittadini;

tutto ciò impone una risposta tempestiva da parte delle istituzioni, ne va della credibilità della magistratura, a cui il nostro Stato di diritto non può rinunciare;

si tratta, a parere degli interroganti, di un quadro sconcertante e inaccettabile, che

ha prodotto conseguenze gravemente negative per il prestigio e per l'autorevolezza non soltanto del Csm ma dell'intero ordine giudiziario;

in occasione delle ultime comunicazioni in Aula sull'amministrazione della giustizia, lo stesso Ministro della Giustizia ha espressamente rilevato la necessità di intervenire sulla legge elettorale per le elezioni dei componenti del Csm, escludendo qualsiasi forma di influenza, incidenza o inquinamento di normali dinamiche dovute alle cosiddette degenerazioni del clientelismo; sul meccanismo di nomina degli uffici direttivi, ispirato esclusivamente a criteri meritocratici; sul sistema della progressione in carriera dei magistrati; sulla netta separazione tra politica e magistratura —:

quali opportune e specifiche iniziative intenda adottare il Ministro interrogato, per quanto di competenza, al fine di tutelare l'autonomia e l'indipendenza della magistratura, principi cardine del nostro ordinamento, nonché per restituire all'intero ordine giudiziario quell'autorevolezza seriamente minata a seguito delle vicende richiamate in premessa. (3-01567)

LOLLOBRIGIDA, MELONI, ACQUAROLI, BALDINI, BELLUCCI, BIGNAMI, BUCALO, BUTTI, CAIATA, CARETTA, CIABURRO, CIRIELLI, LUCA DE CARLO, DEIDDA, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DONZELLI, FERRO, FOTI, FRASSINETTI, GALANTINO, GEMMATO, LUCASELLI, MANTOVANI, MASCHIO, MOLLICONE, MONTARULI, OSNATO, PRISCO, RAMPPELLI, RIZZETTO, ROTELLI, SILVESTRONI, TRANCASSINI, VARCHI e ZUCCONI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la diffusione delle *chat* dell'ex leader di Unicost Luca Palamara, successiva alla chiusura delle indagini per l'accusa di corruzione a suo carico, e che ha causato, tra l'altro, le dimissioni del presidente e del segretario dell'Associazione nazionale magistrati, spaccata tra correnti contrapposte, sta palesando per l'ennesima volta la grave crisi del nostro sistema giudiziario;

le intercettazioni e *chat*, contenute nei fascicoli, riguardano esponenti politici e altri magistrati, tra le quali la vicenda relativa al Ministro Bonafede e la mancata nomina del magistrato Nino Di Matteo a Capo del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria (DAP), ma anche la scelta dei magistrati nei posti importanti del Ministero della giustizia e il ruolo della corrente di Unicost in queste scelte;

come ha scritto un autorevole quotidiano, « i messaggi whatsapp svelano le manovre continue di magistrati se non pronti a tutto disponibili a molto pur di ottenere gli agognati posti di vertice »;

a parere degli interroganti, lo sconcertante « mercimonio » delle cariche a capo degli uffici giudiziari italiani e l'utilizzo strumentale e politico della giustizia è male talmente conclamato ed endemico da investire i vertici della magistratura italiana, e ha trasformato il Consiglio superiore della magistratura in un luogo di approdo di magistrati chiamati ad « ubbidire » chi li ha eletti;

è, infatti, evidente che la spartizione delle cariche all'interno del Consiglio superiore della magistratura è stata interpretata come preordinata, fra l'altro, al successivo condizionamento e alla successiva sollecitazione di indagini con il fine di influenzare indebitamente il mondo politico;

non è più rinviabile una discussione pubblica su una indifferibile riforma dell'organo di rappresentanza della magistratura e dei suoi rapporti con la politica, delineando un nuovo quadro di rapporti che ne assicuri, nel solco della nostra Costituzione, la reciproca indipendenza e autonomia, anche a tutela e garanzia dei tanti magistrati indipendenti e onesti, fatalmente mortificati da quanto emerso;

già un anno fa, a seguito dell'inchiesta a carico di Palamara, anche dai più alti vertici istituzionali è pervenuto l'invito al Consiglio superiore della magistratura e a tutta la magistratura italiana ad una profonda autoriforma, un appello, purtroppo, caduto nel vuoto, a parere degli interro-

ganti nella segreta convinzione che dopo il primo terremoto politico-giudiziario tutto si sarebbe assestato, mentre, invece, nel frattempo il quadro si è fatto ancor più fosco —:

se non ritenga di assumere con urgenza tutte le iniziative di competenza necessarie per una profonda riforma della magistratura e del Consiglio superiore della magistratura che possa allontanare ogni sospetto sulla selezione e sull'operato dei giudici, nel rispetto del principio della separazione dei poteri. (3-01568)

*Interrogazione a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE, MASCHIO, PRISCO, GALANTINO, OSNATO, LOLLOBRIGIDA, FRASSINETTI e BUCALO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nel panorama desolante del « mercato delle toghe » è entrato a pieno titolo e scalando velocemente la poco onorevole classifica anche Bernardo Petralia, nuovo capo del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria (Dap);

la fonte costituita dal cellulare di Palamara, già indagato per corruzione nell'inchiesta di Perugia a partire dal maggio 2019, restituisce un Bernardo Petralia particolarmente consapevole dei meccanismi di spartizione delle nomine e particolarmente attivo nella propria promozione secondo le predette e squalificanti logiche;

i messaggi inviati da Bernardo Petralia a Palamara coprono un arco di 14 mesi e riguardano autopromozioni e la promozione del magistrato romano Vito Saladino alla presidenza della sezione del tribunale di Marsala;

Bernardo Petralia, in particolare, si rivolgeva, ossequioso e speranzoso, a Luca Palamara per tentare di coprire la poltrona di capo della procura di Torino lasciata da Armando Spataro;

Bernardo Petralia è stato nominato capo del Dap ai primi di maggio 2020 dal

Ministro interrogato in sostituzione di Bassentini;

proprio oggi, in vari articoli di stampa, il Ministro interrogato annuncia, a fronte del quadro emergente dalle intercettazioni del cellulare di Palamara, progetti di legge volti a varare « un nuovo sistema elettorale sottratto alle degenerazioni del correntismo »;

il 24 maggio 2020, con un *post* su *Facebook*, il Ministro interrogato afferma: « il vero e proprio terremoto che sta investendo la magistratura italiana dopo il c.d. “Caso Palamara” impone una risposta tempestiva delle istituzioni. Ne va della credibilità della magistratura, a cui il nostro Stato di diritto non può rinunciare » —:

quali siano state le motivazioni che hanno indotto il Ministro interrogato a prescegliere alla guida del Dap il dottor Bernardo Petralia e se abbia ricevuto e/o raccolto informazioni ed, in tale ultimo caso, da chi abbia ricevuto e/o raccolto informazioni;

se le recenti intercettazioni che coinvolgono anche Bernardo Petralia nel cosiddetto mercato delle toghe siano tali da incrinare il rapporto fiduciario con il predetto e, quindi, da far propendere per iniziative volte alla revoca della carica conferita di capo del Dap;

se, in ogni caso, fra le « risposte tempestive delle istituzioni » a tutela della credibilità della magistratura, intenda assumere le iniziative di competenza per l'immediata revoca dell'incarico di capo del Dap conferito a Bernardo Petralia.

(3-01572)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

CAVANDOLI, TOMBOLATO, VINCI e MURELLI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il Ministro interrogato ha annunciato che nelle ultime due settimane di maggio « è prevista l'apertura di tre padiglioni da 200 posti ciascuno a Trani, Lecce e Parma, ed è inoltre previsto, sempre nel 2020, il

completamento di altri due padiglioni da 200 posti detentivi a Taranto e Sulmona »;

il nuovo padiglione della casa circondariale di Parma dovrebbe, pertanto, ospitare 200 detenuti, ma in più e svariate circostanze, le organizzazioni sindacali rappresentative del corpo di polizia penitenziaria hanno manifestato le proprie preoccupazioni per la totale assenza dei dovuti requisiti in grado di assicurare alla struttura il rispetto dei livelli minimi di sicurezza che, a fronte degli attuali numeri, risulta assolutamente impossibile garantire;

le piante organiche di cui al cosiddetto « decreto Madia » del 2017 prevedevano un organico composto da 313 agenti/assistenti, 76 sovrintendenti, 65 ispettori e 4 commissari;

oggi, in organico ci sono 349 agenti/assistenti, 3 sovrintendenti, 18 ispettori e 3 commissari;

occorre, per di più, precisare che dai 349 agenti/assistenti, vanno sottratti quelli in forza al gruppo operativo mobile che, artificialmente, vengono conteggiati nell'organico complessivo;

l'apertura di un nuovo padiglione in grado di accogliere altri 200 detenuti richiede l'inevitabile invio di nuovo personale, fermo restando che, dall'ultimo corso di formazione sono stati assegnati alla struttura 17 nuovi agenti ma in partenza (mobilità ordinaria) ce ne sono ben 20. A fronte di questi dati, la casa circondariale di Parma registra una carenza di oltre 100 unità di personale, di cui almeno 50 nel ruolo agenti/assistenti, senza tralasciare l'aliquota del personale da assegnare al locale nucleo traduzioni e piantonamenti, il cui organico non è stato ancora determinato;

inoltre, con riferimento alla locale caserma agenti, le organizzazioni sindacali hanno, a più riprese, denunciato lo stato fatiscente in cui versano la maggior parte delle camere, che non appaiono in condizione tale da essere assegnate al personale di polizia penitenziaria fino a quando non saranno definiti i lavori mai iniziati di circa

30 stanze; si è in presenza di un organico non in grado di assicurare il rispetto dei livelli minimi di sicurezza, con un'amministrazione che non ha considerato la necessità di rivedere le piante organiche non più attuali rispetto al citato « decreto Madia » del 2017. Pertanto, l'apertura di un nuovo padiglione detentivo appare, dunque, illogica ed irrazionale, tutto a scapito del personale di polizia penitenziaria che, attraverso i suoi rappresentanti, denuncia uno stato di abbandono nel segno della più bieca ed egoistica soluzione « dell'arrangiarsi da solo »;

una struttura che già oggi annovera oltre 600 detenuti, con l'apertura del padiglione, è destinata ad arrivare ad una presenza di oltre 800 reclusi, omettendo di considerare aspetti di natura organizzativa che, a prescindere dalle contrattazioni tra parte pubblica e parte sindacale, registra ingenti ed inevitabili difficoltà per un organico che presenta penuria nei numeri fin qui analizzati;

in più, in un momento storico come questo, anche il personale della sanità subirà un impatto forte di fronte a questa apertura, in quanto il nuovo reparto abbisogna di risorse materiali ed umane —:

se intenda posticipare l'apertura del nuovo padiglione al fine di verificarne l'idoneità;

quali e quante risorse economiche ed umane saranno destinate alla struttura.

(4-05831)

CASCIELLO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

è datata 20 maggio 2020 la nota indirizzata alle autorità e riportata anche dagli organi di stampa con la quale il consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania ha lanciato il grido di allarme sulla insostenibile carenza di magistrati togati da destinare al settore civile;

spiega, infatti, nella nota, il presidente Domenico Lentini « Qualche mese fa si era appresa con favore la notizia dell'assegna-

zione a questo Tribunale di quattro magistrati per sede disagiata, poi immediatamente smentita, dalla successiva notizia che due dei quattro vincitori di concorso avevano rinunciato »;

osserva ancora il presidente: « In Italia, ove è ubicato il nostro Tribunale si fa un concorso per sede disagiata (il cui presupposto è la mancata presentazione di domande ai bandi precedenti) e si permette a chi vi ha partecipato, successivamente all'assegnazione, di poter revocare la domanda così lasciando sfornito un territorio del primario servizio della giustizia. È bene precisare a chi legge che i magistrati che partecipano al concorso per sede disagiata (ovvero per carenza di organico) sono ben consapevoli che andranno a ricoprire una sede vacante conseguente alla mancata richiesta di assegnazione in sede ordinaria e che ogni disagio è adeguatamente ricompensato. Ancora più grave ed inaccettabile è la circostanza che nonostante il concorso si sia esaurito da diversi mesi con l'assegnazione di quattro posti: due magistrati hanno rinunciato (non si sa con quale motivazione) mentre degli altri due ancora nessuno ha preso possesso »;

lo stesso problema si è presentato anche per il concorso da presidente di sezione civile al quale hanno partecipato 4 magistrati, ma, denunciano dall'Ordine, « ancora non se ne conoscono le sorti »;

prima dell'emergenza sanitaria erano state fatte ripetute segnalazioni alle autorità competenti affinché le pratiche burocratiche fossero svolte nel minor tempo possibile assicurando così la ripresa dell'esercizio dell'azione giurisdizionale civile presso il tribunale di Vallo della Lucania, ma alla ripresa delle attività è stata addirittura revocata inspiegabilmente l'assegnazione di uno dei due magistrati distrettuali (assegnati al tribunale di Vallo della Lucania), l'altro è in congedo parentale;

il consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania, nella stessa nota, « richiama con urgenza tutti i responsabili di questa grave violazione costituzionale al proprio dovere. Gli avvocati del Tribunale

di Vallo della Lucania non sono più disposti ad accettare questo modo di gestire la giustizia; è intollerabile che logiche di potere (capricci di palazzo) debbano recare così tanto danno alla popolazione alla quale da anni viene negata giustizia. In un Paese civile non è accettabile che ci siano Tribunali di serie A e Tribunali di Serie B ovvero cittadini di serie A e cittadini di serie B. L'amministrazione della giustizia è una cosa seria e non deve avere confini! »;

è stato, pertanto, richiesto al presidente della corte di appello di Salerno ed al Consiglio superiore della magistratura di adottare, nel più breve tempo possibile, i provvedimenti necessari per risolvere la ormai insostenibile e mortificante carenza di organico che paralizza l'azione giurisdizionale civile del tribunale di Vallo della Lucania;

il Ministro interrogato è destinatario tra gli altri, della lettera aperta del consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania —:

alla luce della situazione descritta in premessa, quali iniziative di competenza intenda concretamente assumere, affinché sia definitivamente risolta la problematica della carenza di magistrati che così tanto danno reca alla popolazione — che vede negata la domanda di giustizia — e che a parere dell'interrogante in sostanza rappresenta il fallimento dell'intero sistema giudiziario italiano. (4-05836)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

TORROMINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il sistema aeroportuale calabrese consta di tre aeroporti di interesse nazionale ex decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 2015, siti in Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona. L'aeroporto Cro-

tone-Sant'Anna, noto anche come Aeroporto « Pitagora » è il terzo aeroporto della Calabria e serve principalmente la provincia di Crotona, la fascia jonica del basso Ionio cosentino e parte della provincia di Catanzaro;

la gestione è passata alla società Aeroportuale Calabrese — S.A.Cal. S.p.a. nell'estate del 2017, società che già gestisce gli altri scali della regione. L'aeroporto è stato chiuso dal 13 marzo 2020 per il Covid-19 con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nel 2019 vi sono transitati circa 170 mila passeggeri, un numero ridotto rispetto a quello degli anni precedenti, quando si è arrivati anche a 260 mila passeggeri;

diversamente dalla fascia tirrenica, la fascia ionica calabrese, ed in particolare il territorio del crotonese, sono serviti da una strada statale ad una sola carreggiata obsoleta e pericolosa e da ferrovia ad unico binario. L'isolamento della città di Crotona e del comprensorio tutto si ripercuote in maniera drammatica sull'economia del territorio, danneggiando gravemente le attività produttive. L'aeroporto S. Anna di Crotona rappresenta quindi l'unica struttura di collegamento moderno con il resto del Paese;

ne consegue che la riapertura dello scalo, prevista per il 22 maggio 2020 era fortemente attesa dalla popolazione locale, sia pure in assenza di voli, in quanto la riapertura assicurava per lo scalo di Crotona la possibilità di far atterrare aerei per emergenze sanitaria;

è di queste ore invece la notizia che i vigili del fuoco lasciano il distacco dell'aeroporto di Crotona a causa delle condizioni igienico sanitarie della loro sede all'interno dello scalo. La decisione è stata presa il 25 maggio dal Comando provinciale dei vigili del fuoco di Crotona che ha sospeso temporaneamente l'utilizzo della sede aeroportuale e richiamato i pompieri del distacco nella caserma centrale;

a determinare questa situazione è stata la scadenza del contratto fra l'impresa di pulizie e la S.A.Cal. S.p.a. che non è stato

rinnovato, per cui gli addetti alle pulizie hanno smesso di effettuare il servizio. Senza la presenza dei vigili del fuoco, l'aeroporto è chiuso a qualsiasi tipo di traffico aereo non essendoci le garanzie di sicurezza;

l'episodio rende manifesto il disinteresse della S.A. Cal. S.p.a. nei riguardi dell'aeroporto crotonese, dietro il quale, a giudizio dell'interrogante, si cela tentativo di spostare il relativo traffico in particolare sullo scalo di Lamezia. Peraltro, lo stato in cui si trova la pratica per la concessione degli oneri di servizio, per la quale non è stata ancora riconvocata la conferenza dei servizi con Enac, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione e S.A. Cal. S.p.a. non lascia intravedere vie di uscita;

il 19 maggio 2020 il Ministro interrogato ha fatto riferimento « all'investimento che, con il nuovo piano degli aeroporti, sarà fatto sugli aeroporti calabresi... ». Ha poi affermato: « Dare un'identità anche all'aeroporto di Crotona per me è importante per rispondere in maniera integrata a questo pezzo della Calabria. Dobbiamo dare (...) un futuro, una missione... ho avviato la fase di studio per ipotizzare la continuità territoriale anche in Calabria sul fronte aereo... » —:

quali iniziative intenda adottare per garantire la piena operatività dell'aeroporto di Crotona-Sant'Anna e se non ritenga opportuno intervenire nei confronti della S.A. Cal. S.p.a., affinché assicuri il pieno rispetto delle condizioni poste dalla convenzione che le affida, per 30 anni, la gestione, in considerazione dell'importanza che lo scalo crotonese riveste per tutti i cittadini e le attività economiche della fascia ionica calabrese. (3-01563)

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

IX Commissione:

PAITA, TOCCAFONDI e MIGLIORE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a causa dell'emergenza COVID-19 le autoscuole hanno dovuto interrompere le loro attività;

in particolare, si è dovuto interrompere anche lo svolgimento di esami di guida, con una conseguente proroga dei fogli rosa per 3 mesi;

al momento della chiusura, numerose candidature per l'ottenimento della patente di guida erano già in corso; basti pensare che nella sola provincia di Firenze, così come in tante altre città italiane, i candidati « bloccati » sono 7.800, di cui 1.600 avevano l'esame fissato per il mese di marzo 2020;

tale situazione sta generando una grande crisi anche economica al settore delle autoscuole, chiamate a fare i conti con i mutui da pagare, utenze e affitti dei locali. Alcune di queste — soprattutto le più piccole — rischiano di non riuscire a riaprire neanche quando sarà ad esse consentito; tenendo presente che per un esame per il conseguimento della patente occorrono mediamente cinque mesi, nel momento in cui riapriranno le autoscuole e potranno riprendere lo svolgimento degli esami di guida, le motorizzazioni civili dovranno contemporaneamente « smaltire » le domande bloccate da marzo 2020 e accogliere le nuove domande;

la situazione degli esami di guida, in alcune province d'Italia, era già critica a causa della mancanza di esaminatori dalla motorizzazione civile, che dipende dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; quindi, servirà certamente nuovo personale abilitato allo svolgimento degli esami di guida;

al momento, non sono arrivate indicazioni di alcun genere né sulle date in cui potranno riprendere gli esami di guida né sui protocolli di sicurezza che le autoscuole saranno chiamate ad adottare — nelle aule di lezione e sugli autoveicoli — al momento della ripartenza —:

quando e con quali protocolli di sicurezza potranno riprendere a svolgersi gli esami di guida per il rilascio delle patenti e quali iniziative intenda assumere per migliorare la situazione in tempi certi e brevi. (5-04038)

MULÈ e SOZZANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la normativa europea sulla liberalizzazione dei servizi di cabotaggio, in particolare il regolamento (CEE) n. 3577/92, prevede che determinati servizi possano essere assoggettati ad obblighi di servizio pubblico, con erogazione di un relativo contributo da parte statale, solo in presenza di comprovata mancanza delle condizioni per l'esercizio del servizio nel libero mercato;

la società Cin (Compagnia italiana di navigazione), con l'acquisizione di Tirrenia, è titolare della convenzione stipulata il 18 luglio 2012 per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo, in regime di pubblico servizio tra l'Italia continentale e le isole maggiori e minori, percependo un contributo pari a oltre 72 milioni di euro annui;

tale convenzione sarebbe scaduta il 18 luglio 2020 ed erano in corso le procedure previste al fine di valutare che il servizio potesse essere svolto in regime di libero mercato;

l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha espresso la sua opposizione, in considerazione della verosimile violazione dei principi della libera concorrenza, alla proroga della convenzione Cin fino alla fine dell'anno 2021;

a quanto risulta agli interroganti vi erano operatori marittimi che, in occasione della sospensione nel periodo emergenziale del servizio da parte di Cin, hanno manifestato e recentemente rinnovato la disponibilità a garantire la continuità territoriale senza oneri aggiuntivi a carico dello Stato, anche dopo la scadenza della convenzione;

il decreto-legge n. 34 del 2020, all'articolo 205, tuttavia ha prorogato detta convenzione al 18 luglio 2021;

la società Cin risulta debitore dello Stato da 4 anni di 55 milioni di euro e da oltre un anno di altri 60 milioni; tuttavia, il 6 maggio 2020 Moby s.p.a., azionista di Cin, è risultata assegnataria, a seguito di gara

pubblica del servizio da effettuare per accogliere 250 migranti con la nave Moby Zaza, un vecchio traghetto con 40 anni di vita —:

se la proroga della convenzione a favore di Cin non esponga l'Italia all'avvio di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea, alla luce delle manifestazioni di interesse da parte di altri operatori marittimi nazionali ad assicurare, senza oneri aggiuntivi per lo Stato, il servizio di continuità territoriale dopo la scadenza della convenzione e comunque quali iniziative intenda adottare alla luce delle criticità riportate in premessa.

(5-04039)

GRIPPA, SCAGLIUSI, BARBUTO, LUCIANO CANTONE, CARINELLI, DE GIROLAMO, DE LORENZIS, FICARA, MARINO, RAFFA, PAOLO NICOLÒ ROMANO, SERITELLA, SPESSOTTO e TERMINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito delle attività di contrasto alla diffusione del COVID-19 con il cosiddetto decreto « Cura Italia », è stata introdotta una specifica norma che proroga la scadenza delle revisioni dell'auto;

il comma 4 dell'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, ha autorizzato fino al 31 ottobre 2020 la circolazione dei veicoli da sottoporre entro il 31 luglio 2020 alle attività di visita e prova di cui agli articoli 75 e 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché alle attività di revisione di cui all'articolo 80 del medesimo decreto legislativo;

tale disposizione di carattere generale non ammetterebbe eccezioni e troverebbe applicazione su qualunque categoria di veicolo soggetto all'obbligo di revisione che, prima dell'entrata in vigore del decreto-legge n. 18 del 2020, non sia stato sottoposto a revisione (anche da molto tempo);

in tal modo, ai fini del controllo dei veicoli, occorre distinguere tra i diversi

termini per effettuare le revisioni: tra i veicoli con scadenza entro il 31 luglio 2020, e i veicoli che devono essere sottoposti a revisione in data successiva al 31 luglio 2020, per i quali rimane valida la scadenza originaria e non beneficiano della proroga richiamata; ai veicoli la cui revisione era già scaduta e per i quali era stata registrata una prenotazione di visita oltre il termine del 31 luglio 2020, continuano ad applicarsi le regole ordinarie e possono continuare a circolare fino alla data indicata nella prenotazione rilasciata dagli uffici provinciali della motorizzazione;

tale norma avendo ricevuto differenti interpretazioni starebbe generando, anche da quanto si apprende da notizie di stampa, diverse sanzioni nonostante risulterebbe pacifico che i veicoli con revisione scaduta o con revisione in scadenza a marzo, aprile, maggio, giugno e luglio 2020 saranno da revisionare entro il 31 ottobre 2020 come confermato anche dalle direttive di due Ministeri: Ministero dell'interno (Prot. 300/A/2309/20/115/28) e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (U. 0001735 del 23 marzo 2020) —:

quali iniziative intenda adottare al fine di armonizzare la portata delle disposizioni in materia di revisione prevedendo una soluzione graduale delle proroghe della scadenza delle stesse, prima del mese di ottobre 2020, al fine di favorire una progressiva ripresa delle operazioni nel rispetto dei protocolli di sicurezza, evitando in tal modo un numero insostenibile di pratiche da gestire nonché possibili sanzioni ai conducenti a causa di una diversa interpretazione della normativa vigente.

(5-04040)

TASSO e ANGIOLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il piano strategico di sviluppo del turismo 2017-2022, redatto dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, socio aderente della Fondazione Ferrovie dello Stato italiane, indica il turismo ferroviario sulle ferrovie storiche come uno

dei settori di sviluppo per le « aree interne » del Paese;

è questo il motivo per cui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale hanno previsto, nell'ambito del nuovo contratto di programma investimenti 2017-2021 (CdP-I), un apposito programma di investimenti finalizzato alla valorizzazione delle linee ferroviarie per fini turistici;

la legge 9 agosto 2017, n. 128, ha disciplinato le modalità di individuazione e finanziamento delle linee ferroviarie in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico da reimpiegare a fini turistici;

in particolare, l'articolo 2, comma 2, della legge n. 128 del 2017 ha classificato come tratte ferroviarie ad uso turistico, previa emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e per il turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge e che ancora è in corso di redazione, 19 linee, se finanziate nell'ambito del contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza;

è stata avviata la consultazione con gli enti locali per la manifestazione di interesse per la riattivazione all'uso turistico di ulteriori tratte non ricomprese nell'elenco delle 19 linee elencate e già individuate nella legge 128 del 2017 così come previsto dall'articolo 2, comma 1;

in attuazione di quanto previsto dalla legge n. 128 del 2017, il Gestore, in collaborazione con la Fondazione Ferrovie dello Stato italiane, ha predisposto un piano operativo degli interventi che interesserà sia le 12 linee di competenza Rfi nell'ambito delle 19 già individuate dalla legge (articolo 2, comma 2) sia ulteriori 7 tratte individuate a valle del confronto con le regioni (articolo

2, comma 1) di interesse per la Campania, Molise, Puglia, Basilicata e Piemonte, come la linea storica Rocchetta Sant'Antonio Gioia del Colle via Spinazzola —:

se il Ministro interrogato intenda fornire tutte le informazioni (tempi, costi, procedure modalità di attuazione) dell'intervento riguardante la linea storica Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle via Spinazzola. (5-04041)

GARIGLIO, BRUNO BOSSIO, CANTINI, PIZZETTI e ANDREA ROMANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

UIRNet è un ente di diritto pubblico e soggetto attuatore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, costituito nel 2005, per la creazione, realizzazione e gestione della piattaforma logistica digitale. Ha assunto la struttura di società per azioni con un capitale sociale deliberato di 1.492.000 euro, e sottoscritto per 1.142.000 euro con azioni da 1.000 euro cadauna da 38 soci (pubblici e privati);

il consiglio di amministrazione di UIRNet è composto da 5 amministratori e 6 sindaci. Il bilancio 2018 ha registrato una perdita di 575.645 euro, il personale dipendente è cresciuto dai 14 dipendenti, 2 quadri e 12 impiegati a 19 con la creazione di 2 dirigenti e da 12 a 15 impiegati e 2 quadri;

la legge n. 157 del 2019 ha stanziato per UIRNet, a partire dal 2020, 5 milioni di euro all'anno per il finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione della logistica del Paese (utilizzando una parte dei fondi destinati alle Autorità di sistema portuale) e rinviando ad un apposito atto convenzionale da sottoscrivere tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il soggetto attuatore per l'utilizzo delle risorse;

tra UIRNet e Logistica Digitale s.r.l. in data 28 gennaio 2017 è stata sottoscritta la convenzione per l'estensione e la gestione della « Piattaforma logistica nazionale ». A suo tempo la notizia ha suscitato profonda

contrarietà da parte di diverse associazioni di categoria: per Anita, Confetra e Fedespedi sarebbe stato meglio una società pubblica e per Confetra, in particolare, « il sistema logistico non sopporterà ulteriori costi per strutture inutili e “grandi fratelli” affidati a soggetti non meritevoli ». Tali preoccupazioni derivano dal fatto che la società avrebbe in sé dati sensibili che possono essere garantiti dal pubblico, garante anche dell'imparzialità;

il 24 febbraio 2020 UIRNet ha comunicato al concessionario Logistica Digitale la risoluzione della concessione per « gravi inadempienze del concessionario »;

il consiglio di amministrazione di UIRNet è convocato per il 1° giugno 2020 per discutere lo stato della società e per il rinnovo degli organi societari —:

se sia conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali iniziative di competenza intenda attuare per assicurare, a partire dalla prossima assemblea dei soci, la doverosa vigilanza sulla gestione della società, compresi gli emolumenti e i *benefit* deliberati, anche al fine di assicurare una riforma di UIRNet capace di garantire l'interesse pubblico in una compagine societaria mista in cui oggi è, ad avviso degli interroganti, evidente il conflitto tra le finalità pubbliche dell'ente previste dalla legge e gli indirizzi privati. (5-04042)

MACCANTI, CAPITANIO, CECCHETTI, DONINA, GIACOMETTI, RIXI, TOMBO-LATO e ZORDAN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con gli orientamenti interpretativi relativi ai regolamenti dell'Unione europea sui diritti dei passeggeri nel contesto dell'evolversi della situazione connessa al COVID-19, la Commissione europea ha recentemente ribadito che, in caso di cancellazione di un volo da parte delle compagnie aeree, indipendentemente dalla causa, l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 261/2004 impone al vettore aereo operativo di offrire al passeggero anche la scelta del rimborso in denaro del titolo di viaggio;

a quanto risulta agli interroganti, Alitalia non consentirebbe di optare per il rimborso in denaro del titolo di viaggio: sul sito della compagnia aerea, infatti, è riportato che i passeggeri che hanno avuto il volo cancellato a seguito o per effetto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 possono optare solo tra un *voucher* di pari importo, valido per un anno, o per un cambio della prenotazione, che non è soggetta ad integrazione tariffaria solo nel caso di viaggio entro i 7 giorni precedenti o successivi alla data del volo cancellato; nel senso appena descritto, la condotta posta in essere da Alitalia appare agli interroganti evidentemente lesiva dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo, attribuiti con efficacia diretta dal citato regolamento (CE) n. 261/2004 —:

se intenda fornire delucidazioni rispetto a quanto esposto in premessa e quali iniziative di competenza intenda attivare per quanto concerne il rimborso (in denaro o in altra forma) dei biglietti aerei non utilizzati a seguito o per effetto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

(5-04043)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

GARIGLIO, BRAGA, BORDO, BRUNO BOSSIO, CANTINI, FIANO, FRAILIS, LA-CARRA, GAVINO MANCA, MICELI, MORGONI, MURA, NARDI, NAVARRA, PAGANI, PELLICANI, PIZZETTI, PRESTIPINO, ANDREA ROMANO, SERRACCHIANI, TOPO, VISCOMI e ZARDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* — Per sapere — premesso che:

in vari porti italiani sono stati correttamente autorizzati gli ormeggi di numerose navi da crociera bloccate dalla pandemia;

nel porto di Civitavecchia sono ormeggiate la Costa Victoria e la MSC Grandiosa; quest'ultima — stando alle notizie degli organi di stampa — dal mese di aprile 2020 ha iniziato a scaricare nelle acque portuali i rifiuti liquidi di bordo (il *sewage*);

quel tipo di navi accumula 250/300 metri cubi di liquami al giorno, una massa capace di produrre un grave inquinamento ambientale;

lo scarico nelle acque portuali è avvenuto a seguito dell'ordinanza n. 114 del 16 luglio 2019 della capitaneria di porto di Civitavecchia;

la succitata ordinanza è stata adottata sulla base della comunicazione RAM/1758/2/2019 inviata il 24 giugno 2019 dal reparto ambientale marino (cosiddetto « RAM ») del Corpo delle capitanerie di porto, con cui si trasmetteva a tutte le capitanerie di porto la nota prot. n. 10526 dell'11 giugno 2019 — recante « Disciplina del *Sewage* prodotto dalle navi » — a firma congiunta del direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del direttore generale per i rifiuti e l'inquinamento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, redatta per rispondere ad un quesito posto da Confitarma e che gli estensori qualificano come « circolare esplicativa »;

la nota congiunta dei direttori generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ad avviso degli interroganti, non interpreta le norme vigenti, ma la deroga incredibilmente fino a produrre di fatto una licenza ad inquinare, contravvenendo alle normative nazionali e internazionali; la nota afferma infatti che « la nave dotata di un impianto (di trattamento del *sewage*) con le caratteristiche di cui alla regola 9.1.1 dell'Annesso IV della Convenzione Marpol può scaricare gli effluenti senza restrizioni in termini di distanza dalla costa, velocità e rateo di scarica, quindi anche nelle acque portuali, purché l'impianto di trattamento dei reflui sia pienamente operativo ed efficiente e non si determinino le condizioni negative (produzioni di solidi galleggianti o decolorazione delle acque circostanti) previste nella regola 11.1.2.2 del medesimo Annesso IV »;

il Reparto ambientale marino, con la sua comunicazione del 24 giugno 2019,

invita inoltre tutte capitanerie di porto a « valorizzare le superiori indicazioni ministeriali nei rispettivi sorgitori, anche adeguando, laddove fosse necessario ed eventualmente d'intesa con le AdSP, le previsioni dei piani rifiuti, nonché quelle ordinarie già emanate », cioè sostanzialmente invita tutte le Autorità portuali a consentire lo scarico nelle acque portuali purché le navi abbiano l'impianto di trattamento del *sewage*;

la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (nota come Marpol 73/78), recepita dall'Italia, all'Annesso IV, regola 12, stabilisce che ogni Governo « si impegna a garantire nei porti e terminali la fornitura di strutture adeguate per soddisfare le esigenze delle navi che le utilizzano, per la ricezione dei liquami »;

il decreto legislativo n. 182 del 2003, di attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi, dispone, all'articolo 7, che « Il comandante della nave, ogniquale volta lascia il porto di approdo, conferisce i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto »;

se al porto di Civitavecchia (porto di Roma), anche la nave Costa adottasse un tale comportamento e la sosta in porto durasse a lungo, il porto verrebbe trasformato in una bomba ecologica; stessa sorte peraltro capiterebbe agli altri porti e alle coste italiane e al mare Adriatico in particolare, per consentire un « risparmio » di circa 50 euro a metro cubo di liquami alle compagnie di navigazione —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di quanto esposto in premessa e quali iniziative intendano conseguentemente adottare per garantire la funzionalità dei porti e la tutela della salute e dell'ambiente marino. (5-04037)

\* \* \*

## INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

POTENTI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 335 del 1995, riformando il sistema pensionistico obbligatorio e complementare, ha stabilito una distinzione tra i lavoratori e le lavoratrici che, al 31 dicembre 1995, erano in possesso di almeno diciotto anni di contribuzione e quelli con meno di diciotto anni di contributi alla data sopraccitata, sottoposti al calcolo della pensione con il cosiddetto sistema misto; a questi ultimi soggetti, l'Istituto nazionale di previdenza ha applicato le aliquote di rendimento previste per il personale civile;

al personale della polizia di Stato che percepisce una pensione liquidata in base al sistema misto, l'Inps continua ad applicare — anche per chi non è stato arruolato dopo la legge di riforma del nuovo ordinamento dell'amministrazione di pubblica sicurezza anche nota come legge sulla smilitarizzazione della polizia di Stato — le aliquote di rendimento previste per il personale civile, ovvero 2,33 per cento per ogni anno di servizio sino al quindicesimo;

in relazione alla liquidazione del trattamento pensionistico, nei confronti del personale militare con un'anzianità superiore ai 20 anni — a cui appartengono gli uomini e le donne della polizia arruolati prima del 25 giugno 1982 — è applicabile il regime di calcolo favorevole previsto dall'articolo 54 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1092 del 1973;

l'Inps non recepisce l'orientamento giurisprudenziale dato in proposito da due sentenze della seconda e della terza sezione giurisprudenziale centrale d'appello della Corte dei Conti favorevoli ad un'interpretazione non restrittiva —:

se il Governo intenda adottare iniziative a garanzia dell'applicazione dell'articolo 54 del decreto del Presidente della

Repubblica n. 1092 del 1973 anche per il personale della polizia di Stato arruolato prima della cosiddetta legge sulla smilitarizzazione. (4-05834)

DI MURO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi la procura di Firenze ha concluso l'inchiesta avviata sulla Link Campus University e le lauree facili per i poliziotti iscritti al sindacato Siulp con 71 persone indagate, accusate di associazione a delinquere, tra le quali il presidente Vincenzo Scotti, ex Ministro della Repubblica, Carlo Cotticelli, ex tesoriere romano del PD, attualmente membro dell'assemblea nazionale del partito, e i capi del Siulp;

secondo quanto è emerso dall'indagine della procura relativa ai fatti degli ultimi due anni, come riportato da tutti i principali quotidiani nazionali e dalla stampa locale, gli studenti del Siulp avevano una corsia preferenziale che gli consentiva di non partecipare alle lezioni, di dare gli esami nella città di residenza conoscendo le domande in anticipo, una lunga serie di esami falsi;

Cotticelli, infatti, indagato come principale concorrente dell'associazione a delinquere, andava personalmente a Firenze insieme ad un dipendente dell'università per individuare la sede dove svolgere gli esami e, contestualmente, consegnava le domande d'esame ai poliziotti, si faceva chiamare professore quando invece non lo è, essendo formalmente solo un dipendente della Link Campus, e presenziava agli esami, che poi venivano verbalizzati facendo figurare che si fossero svolti dinanzi al titolare effettivo della cattedra e alla commissione;

sarebbe emersa, inoltre, anche una strana commistione di rapporti tra la Link e il mondo della sicurezza e dei servizi segreti, secondo le indagini della Guardia di finanza andate avanti per un anno e mezzo, nonché con il mondo della politica, essendo noti a tutti i legami del presidente Scotti con il M5S e la presenza di diversi esponenti del PD romano negli organi direttivi dell'università;

resta ancora da verificare se, insieme al reato di associazione a delinquere, ci sia stato anche un passaggio di denaro tra il Siulp e la Link, con un'indagine aperta che ipotizza che l'università garantiva seicento euro ad iscritto ai capi del Siulp attraverso la Fondazione sicurezza e libertà, creata dal segretario generale del sindacato di polizia, Felice Romano, fondi che per un periodo, fino a quando un'inchiesta del quotidiano *Il Giornale* non ha sollevato lo scandalo, approdavano in una banca di San Marino —:

se il Ministro interrogato fosse a conoscenza di quanto stava accadendo in considerazione di tutte le inchieste giornalistiche emerse sul fatto, da marzo del 2018 e quali iniziative di competenza intenda adottare ora alla luce degli esiti dell'indagine conclusa dalla procura di Firenze.

(4-05837)

CIRIELLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

a distanza di pochissimi giorni dall'entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 17 maggio 2020, con cui si è passati alla cosiddetta « fase due », è scattato un ulteriore piano del Viminale per evitare gli assembramenti, finalizzato a ridurre i contagi da Coronavirus;

tali nuove disposizioni sono state previste alla luce dell'affluenza di persone registrate per le strade e nelle piazze, con la fine del *lockdown*, ed in particolare per il mancato rispetto da parte dei cittadini e dei gestori dei locali del distanziamento sociale di un metro e dell'utilizzo delle mascherine;

numerose pattuglie di polizia, carabinieri, finanziari oltre che della polizia locale, fino a qualche giorno prima impegnate a verificare le autocertificazioni, saranno pertanto destinate ad effettuare ispezioni mirate a verificare il rispetto delle disposizioni contenute nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da parte sia dei gestori di bar, ristoranti e degli altri

luoghi di aggregazione, sia da parte dei loro avventori;

nel corso di questa nuova fase, dunque, continueranno le misure di controllo e verranno applicate sanzioni amministrative, da 400 a 3.000 euro, nel caso in cui non dovessero essere rispettate le distanze di sicurezza, e, per i gestori di bar e ristoranti le misure previste saranno ancora più severe, infatti, qualora i predetti esercenti commerciali non dovessero far rispettare i divieti ai loro clienti, rischierebbero, oltre all'ammenda, anche la sospensione temporanea della licenza;

dalle ulteriori e stringenti limitazioni, dalle multe salate e dai controlli a tappeto previsti dal Governo per i nostri concittadini, già fortemente provati in questi ultimi mesi sia psicologicamente che economicamente, sembrerebbero essere esentati gli immigrati, in special modo quelli irregolari che, sin dall'inizio dell'epidemia, in spregio alle disposizioni governative, hanno continuato ad assembrarsi nelle aree verdi con bivacchi indisturbati e a non rispettare le fondamentali distanze di sicurezza;

numerose segnalazioni sono pervenute da cittadini di tutta Italia, che, preoccupati per il rischio legato alla diffusione del contagio, hanno lamentato e documentato come le medesime misure non verrebbero applicate nei confronti di extracomunitari irregolari in giro per le città, assembrati e senza mascherina violando di fatto le disposizioni finalizzate a contenere il rischio di contagio;

le disposizioni anti-Covid19, hanno altresì vietato per lungo tempo le funzioni religiose con conseguente chiusura di tutte le Chiese, ciò nonostante, numerosi musulmani, in spregio alle disposizioni governative e senza rispettare il doveroso distanziamento sociale, si sono riuniti per le strade, assembrati in preghiera;

tale circostanza evidenzerebbe una costante assenza di controllo del territorio ed una *mala gestio* degli immigrati irregolari, generando nei cittadini l'errato convincimento che la legge non sia uguale per tutti;

i nostri cittadini, in questi mesi, hanno fatto innumerevoli sacrifici in ordine alla limitazione della loro libertà personale con importanti ripercussioni anche nella sfera economica; tali sforzi, tuttavia, verrebbero vanificati da chi continua ad assumere condotte a dir poco imprudenti non curanti del rischio connesso alla diffusione del *virus* —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e, considerata la gravità degli stessi, quali urgenti iniziative di competenza intenda adottare per rafforzare la gestione, il controllo e la prevenzione del fenomeno della immigrazione irregolare, al fine di garantire la maggiore sicurezza dei cittadini;

se non intenda garantire che le disposizioni di controllo e prevenzione adottate per il contenimento della diffusione del virus vengano applicate a tutte le persone presenti sul territorio senza eccezione alcuna e se, nonostante la grave emergenza epidemiologica, si stia procedendo con le espulsioni degli stranieri che sono illegalmente sul nostro territorio. (4-05839)

\* \* \*

#### ISTRUZIONE

*Interpellanza:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'istruzione, per sapere — premesso che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 9 marzo 2020 il Presidente del Consiglio dei ministri ha disposto la sospensione delle attività didattiche in tutte le scuole del Paese fino al 3 aprile 2020;

dopo una serie di proroghe di tale sospensione, il decreto-legge del 16 maggio 2020, n. 33, contenente « Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 » recita: « Le attività didattiche nelle scuole di ogni ordine e grado, nonché la frequenza delle attività

scolastiche e di formazione superiore, comprese le Università e le Istituzioni di Alta Formazione Artistica Musicale e Coreutica, di corsi professionali, *master*, corsi per le professioni sanitarie e università per anziani, nonché i corsi professionali e le attività formative svolte da altri enti pubblici, anche territoriali e locali e da soggetti privati, sono svolte con modalità definite con provvedimento adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge n. 19 del 2020 »;

conseguentemente, le attività didattiche in presenza sono state definitivamente chiuse fino al termine dell'anno scolastico in corso;

il Governo ha ripetutamente annunciato l'ipotesi di riaprire gli istituti del territorio nazionale all'inizio del nuovo anno scolastico, previsto a settembre 2020;

tuttavia, allo stato attuale non risulta nessun provvedimento che offra certezze circa il rispetto di tale scadenza;

secondo le notizie riportate dalla stampa il Ministero in settimana dovrebbe ricevere due relazioni: quella del comitato tecnico-scientifico, relativa alle norme sanitarie, e quella del comitato di esperti nominato dallo stesso Ministro;

al di là delle indiscrezioni trapelate sui *media* circa le distanze, gli ingressi scaglionati, e l'uso delle mascherine, a pochi giorni dalla fine dell'anno scolastico e a quasi tre mesi di distanza dalla sospensione delle lezioni, le scuole e le famiglie italiane non possono fare riferimento a nessun atto formale ufficiale che garantisca la ripresa delle lezioni a settembre 2020;

tale stato di incertezza coinvolge oltre 8 milioni di studenti, con le rispettive famiglie e più di 8000 istituti scolastici, con i rispettivi docenti e tutto il personale non docente;

si conferma una grave sottovalutazione delle conseguenze sociali, oltre che educative e didattiche, della sospensione delle lezioni in presenza e, in particolare, di tutti i minori ad avviso dell'interpellante totalmente dimenticati nei numerosi decreti del Presidente del Consiglio dei mini-

stri emanati durante la fase del cosiddetto « *lockdown* »;

il protrarsi di questa fase di stallo istituzionale rischia di pregiudicare l'avvio e la prosecuzione del nuovo anno scolastico: infatti, laddove le misure da adottare fossero comunicate in ritardo, le scuole non avrebbero il tempo necessario a predisporre gli interventi necessari a rispettare le nuove disposizioni —:

quali iniziative di competenza intenda porre in essere al fine di garantire la regolare ripresa delle lezioni per l'anno scolastico 2020-2021 nel mese di settembre.

(2-00814)

« Cappellacci ».

\* \* \*

#### LAVORO E POLITICHE SOCIALI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

RIZZETTO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

l'epidemia di COVID-19 sta determinando una grave crisi dell'economia italiana e ciò si ripercuoterà inevitabilmente anche sulle pensioni, se il Governo non assumerà i dovuti provvedimenti;

sul punto, si ricorda che la legge 8 agosto 1995, n. 335, cosiddetta riforma Dini, ha previsto che i contributi versati per gli anni che rientrano nell'ambito del sistema contributivo vengano rivalutati con un tasso di capitalizzazione generato dalla crescita media del prodotto interno lordo dei cinque anni precedenti;

va da sé, che chi andrà in pensione nei prossimi anni avrà la rivalutazione contributiva influenzata dal prodotto interno lordo di quest'anno, che determinerà un taglio importante dell'assegno previdenziale;

le previsioni del calo del prodotto interno lordo, per l'anno 2020, oscillano tra una percentuale del -8 per cento, come emerge dal documento di economia e finanza 2020, e il -9,5 per cento, stimato

dalla Commissione europea. Tale crollo ha l'effetto di ridimensionare gli assegni di chi andrà in pensione già dal 2021. Nell'ipotesi di calo del prodotto interno lordo dell'8 per cento a fine anno la riduzione delle pensioni contributive potrebbe arrivare fino al 3 per cento —:

se e quali iniziative intenda assumere per escludere i drastici tagli alle pensioni, dovuti al calo del prodotto interno lordo 2020, per l'emergenza sanitaria da COVID-19. (5-04035)

*Interrogazione a risposta scritta:*

LEGNAIOLI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

organi di stampa nazionali del 23 maggio 2020 riportano la notizia secondo la quale le risorse stanziare dal Governo per la cassa integrazione rischiano di non essere sufficienti e molte imprese potrebbero rimanere scoperte già a giugno e costrette ad aspettare settembre 2020 per riattivare gli ammortizzatori sociali;

in ragione di tali notizie, è plausibile pensare che gli attuali 150 tavoli di crisi aperti, ad oggi, al Ministero dello sviluppo economico non possano che moltiplicarsi, nonostante le misure adottate negli ultimi provvedimenti del Governo —:

quali iniziative i Ministri interrogati intendano adottare al fine di scongiurare il rischio che, nei prossimi mesi, possano aprirsi nuove vertenze aziendali con conseguenti negative ricadute sui livelli occupazionali. (4-05838)

\* \* \*

#### PARI OPPORTUNITÀ E FAMIGLIA

*Interrogazioni a risposta immediata:*

TOCCAFONDI, FREGOLENT, D'ALESSANDRO, ANNIBALI, GADDA, MORETTO, OCCHIONERO, PAITA e ROSTAN. — *Al*

*Ministro per le pari opportunità e la famiglia.* — Per sapere — premesso che:

la chiusura delle scuole ha comportato una situazione di estremo disagio per le famiglie e in particolare per le donne, per le quali spesso lo *smart working* ha significato l'aumento del carico di lavoro nel nucleo familiare, oltre a mettere a dura prova una generazione di bambini e ragazzi;

nel nostro paese ci sono 7 milioni e 962 mila persone nella fascia di età 0-14 anni, con 901 bambini nella scuola dell'infanzia e 2 milioni 443 mila alunni nella scuola primaria. Uno sforzo collettivo che ha visto famiglie ed insegnanti impegnati nella scuola a distanza, che in molti casi ha allargato il divario tra coloro che detenevano strumenti informatici e alloggi confortevoli e coloro che non avevano le stesse possibilità;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 17 maggio ha voluto dare una risposta importante alle famiglie e a una generazione di cittadini, quella di bambini e ragazzi, ai quali è stato riconosciuto il diritto fondamentale di vivere un contesto di relazione, educazione, gioco e movimento da organizzare in sicurezza. È stato individuato il 15 giugno per la riapertura dei centri estivi, con la possibilità da parte delle regioni di anticipare o posticipare la data in base alla valutazione dei dati epidemiologici;

a tale riguardo non sono chiare ancora, però, le iniziative riguardanti la fascia di età 0-3 anni per le quali, dopo la chiusura dei nidi, non è stata al momento annunciata alcuna proposta di intervento. Si tratta di una fascia di età estremamente delicata, non ricompresa nel dibattito sull'apertura delle scuole, per la quale vi sarebbe bisogno di indicazioni e linee guida dedicate;

il Ministro interrogato si è impegnato, inoltre, per un piano straordinario di 185 milioni di investimenti in attività educative non scolastiche in senso stretto che coinvolgano volontariato, terzo settore e comuni impegnati in progetti per l'infanzia;

il « Family Act », inoltre, che dovrebbe essere esaminato a breve dal Consiglio dei ministri, prevede oltre ad un assegno universale per ogni figlio anche, tra l'altro, congedi parentali obbligatori e incentivi al lavoro femminile —:

quali iniziative intenda adottare per le fasce d'età dell'infanzia e adolescenza per uscire in tempi brevi dalla fase del *lockdown*, offrire sostegno alle famiglie, ed in particolare alle donne sulle quali in questi mesi di chiusura delle scuole è gravato per lo più il peso del lavoro di cura familiare, e restituire a bambini e ragazzi diritti e dignità per una vita di relazione e di crescita in sicurezza. (3-01569)

GRIBAUDO, ROTTA, QUARTAPELLE PROCOPIO, DI GIORGI, CARNEVALI, BOLDRINI, PINI, SERRACCHIANI, CENNI, SCHIRÒ, BRUNO BOSSIO, CANTINI, PEZZOPANE, ENRICO BORGHI, FIANO, CIAMPI, MADIA e MURA. — *Al Ministro per le pari opportunità e la famiglia.* — Per sapere — premesso che:

il decreto « rilancio » ha esteso la fruizione del congedo parentale previsto dal decreto « Cura Italia » da 15 a 30 giorni e raddoppiato il voucher *baby sitter* per l'emergenza Covid-19 da 600 a 1200 euro;

tuttavia, sul portale INPS non è stata ancora aggiornata la sezione dedicata alle domande per il congedo parentale e il voucher *baby sitter* inerenti l'emergenza; sono inoltre presenti una serie di differenziazioni fra le categorie lavorative che mal si adeguano alla necessaria universalità delle risposte di *welfare* per le famiglie, che soffrono l'assenza dei servizi scolastici sia nel caso in cui i genitori siano dipendenti pubblici che privati, partite IVA o collaboratori;

per gli iscritti alla gestione separata INPS l'aumento del congedo a 30 giorni è assente; per i lavoratori del settore pubblico, un mancato coordinamento normativo ne consente l'utilizzo fino al termine delle attività scolastiche anziché fino al 31 luglio;

l'alternatività fra bonus *baby sitter* e congedi parentali, dato che il bonus può

essere utilizzato anche per la fruizione dei centri estivi, esclude automaticamente l'utilizzo di questo servizio anche per un solo mese per i genitori che avranno bisogno di lavorare nel periodo estivo, date le chiusure aziendali durante il *lockdown*;

l'astensione dal lavoro da parte dei genitori di figli minori di 16 anni è valida soltanto fino al termine delle attività scolastiche, che sarebbero comunque terminate tra meno di due settimane; inoltre appare come una misura fortemente penalizzante per le famiglie e in particolare per le madri lavoratrici, che stanno soffrendo un doppio carico di lavoro in questa emergenza, l'unica possibilità dell'astensione gratuita per i genitori dei figli fra i 12 e i 16 anni; a parere dell'interrogante, opportuna sarebbe l'estensione del congedo ai genitori di figli in queste fasce d'età, vista la difficoltà economica in cui si trovano molte famiglie a causa della sospensione delle attività lavorative, della cassa integrazione, dei problemi di liquidità delle imprese —:

quali iniziative intenda adottare per semplificare e assicurare la più piena e ampia tutela delle esigenze delle famiglie nel contesto descritto. (3-01570)

LUPI, COLUCCI, SANGREGORIO e TONDO. — *Al Ministro per le pari opportunità e la famiglia.* — Per sapere — premesso che:

il 15 giugno dovrebbero partire i centri estivi per bambini e ragazzi tra i 3 e i 17 anni;

il rapporto numerico tra operatori e bambini (e adolescenti) fissato dalle linee guida del Governo è: per i bambini in età di scuola dell'infanzia (dai 3 ai 5 anni), un rapporto di un adulto ogni 5 bambini; per i bambini in età di scuola primaria (dai 6 agli 11 anni), un rapporto di un adulto ogni 7 bambini; per gli adolescenti in età di scuola secondaria (dai 12 ai 17 anni), un rapporto di un adulto ogni 10 adolescenti;

non si fa menzione nelle linee guida della fascia 0-3 anni;

questo rapporto è evidentemente antieconomico e molte scuole o enti hanno infatti deciso di non fare i centri estivi;

dopo due mesi di chiusura in casa, famiglie e psicologi iniziano ad allarmarsi per l'atteggiamento di spavento che ha preso i bambini, molti infatti sono terrorizzati dall'uscire, ma i bambini hanno assolutamente bisogno di uscire;

in molte famiglie entrambi i genitori hanno ripreso a lavorare, e l'auspicio è che sempre più lo facciano, ma questo, visto anche il divieto per le persone over 60 di accompagnare i bambini al centro estivo, e quindi vista anche l'impossibilità di affidarli ai nonni, pone ulteriormente il problema del con chi staranno i bambini a giugno e luglio;

in alcune regioni i pediatri sconsigliano l'apertura dei centri estivi —:

quali iniziative intenda assumere vista quella che appare agli interroganti la sostanziale inapplicabilità di quelle poste in essere con le linee guida emanate. (3-01571)

\* \* \*

*SALUTE*

*Interrogazione a risposta scritta:*

SILLI. — *Al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

sembra che l'uso del tabacco riscaldato abbia effetti nocivi per la salute dell'uomo pari a quelli delle sigarette tradizionali;

è quindi indispensabile conoscere anche tramite l'Istituto superiore di sanità se

l'uso del tabacco riscaldato abbia effetti cancerogeni per la salute dell'uomo —:

se non sia necessario adottare iniziative per conoscere gli effetti che il tabacco riscaldato può produrre sulla salute dell'uomo, anche tramite studi che possono essere effettuati da parte dell'Istituto superiore di sanità. (4-05833)

#### **Apposizione di firme ad interrogazioni.**

L'interrogazione a risposta scritta Mantovani e altri n. 4-05816, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 25 maggio 2020, deve intendersi sottoscritta anche dalle deputate: Frassinetti, Bucalo.

L'interrogazione a risposta scritta Ferro e Galantino n. 4-05822, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 25 maggio 2020, deve intendersi sottoscritta anche dalle deputate: Frassinetti, Bucalo.

#### **Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.**

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione a risposta scritta Giacomoni n. 4-05096 dell'8 aprile 2020;

interrogazione a risposta in Commissione Toccafondi n. 5-03979 del 14 maggio 2020.

#### **Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione a risposta scritta Comencini e altri n. 4-03810 dell'11 ottobre 2019 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04036.

