

642.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Interno.	
<i>Risoluzioni in Commissione:</i>		<i>Interpellanza urgente</i>	
VI e IX Commissione:		<i>(ex articolo 138-bis del regolamento):</i>	
Donina	7-00796 24641	Lupi	2-01428 24651
IV Commissione:		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Perego Di Cremona	7-00793 24642	Fragomeli	5-07571 24652
IX Commissione:		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Fogliani	7-00795 24643	Di San Martino Lorenzato Di	
XIII Commissione:		Ivrea	4-11417 24653
Caretta	7-00794 24647	Istruzione.	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Bella	5-07568 24654
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Zardini	5-07569 24648	Bellucci	4-11416 24654
Affari esteri e cooperazione internazionale.		Sorte	4-11419 24655
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Salute.	
Bella	5-07570 24649	<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Giustizia.		Vallascas	3-02767 24656
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Sviluppo economico.	
Delmastro Delle Vedove	4-11418 24650	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Infrastrutture e mobilità sostenibili.		Vallascas	4-11415 24657
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		Transizione ecologica.	
D'Elia	3-02768 24651	<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>	
		Vallascas	5-07566 24658
		Grippa	5-07567 24659
		Apposizione di firme ad una interpellanza	24660

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.

PAGINA BIANCA

ATTI DI INDIRIZZO

Risoluzioni in Commissione:

Le Commissioni VI e IX,
premessi che:

il Parlamento europeo ha recentemente introdotto importanti modifiche alla direttiva 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità;

secondo il pacchetto di norme approvate, tutti i veicoli, anche se lasciati inutilizzati all'interno di una proprietà e non usati, dovranno essere provvisti dell'assicurazione Rc auto. Questo indipendentemente dal fatto che il mezzo non verrà mai rimesso in circolazione. Sono esclusi solo quei veicoli che non possono più svolgere la loro funzione di mezzo di trasporto, cioè privi di ruote o motore e quindi incapaci di circolare;

le nuove norme, che modificano la direttiva sulle assicurazioni del 2009, non entreranno in vigore immediatamente, ma entro i prossimi due anni, a seguito dell'adozione formale da parte del Consiglio europeo e della pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*. Una volta recepite, le nuove norme estenderanno la responsabilità assicurativa dalle sole aree pubbliche, o aperte al pubblico, a quelle private, in linea con quanto disposto recentemente dalla Corte di giustizia europea, secondo la quale l'oggetto della copertura assicurativa è «l'uso del veicolo» come mezzo di trasporto, a prescindere se fermo, in movimento, su luogo pubblico o privato;

tali norme, una volta recepite, modificheranno quindi la legge italiana che attualmente prevede l'assicurazione obbligatoria soltanto per i veicoli che circolano — o sono fermi — in aree pubbliche;

attualmente, i diritti nazionali di numerosi Stati membri subordinano l'obbligo di assicurazione all'uso del veicolo ai

sensi dell'articolo 3, comma 1, della direttiva 2009/103/CE. In tali Stati membri, l'uso di un veicolo è autorizzato soltanto se il veicolo è immatricolato, pertanto, tali Stati membri non richiedono una copertura assicurativa per l'uso di veicoli cancellati dal registro in forma permanente o temporanea, ad esempio perché si trovano in un museo, sono in fase di restauro o perché non vengono utilizzati per lunghi periodi per altre ragioni, quale un uso stagionale;

la direttiva introduce la seguente definizione di uso del veicolo: «ogni utilizzo di un veicolo che sia conforme alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento»;

questo significa che viene sottoposto all'obbligo di assicurazione anche il veicolo che venga tenuto fermo nel piazzale o in deposito, senza essere utilizzato su strada pubblica, semplicemente per il fatto che quel mezzo è idoneo a circolare;

dunque l'obbligo assicurativo previsto dalla direttiva 2009/103/CE non scatta «se, al momento dell'incidente, la funzione abituale del veicolo è un "uso diverso da quello in quanto mezzo di trasporto"». Tale circostanza potrebbe verificarsi se il veicolo non è utilizzato ai sensi dell'articolo 3, primo comma, di tale direttiva, dal momento che la sua funzione abituale è, ad esempio, un «uso in quanto fonte di energia industriale o agricola»;

le norme in questione rischiano di penalizzare moltissime categorie di utenti; si pensi ad esempio a coloro che hanno cambiato luogo di lavoro (magari trasferendosi da una città all'altra) e, pur avendo l'auto o la moto, preferiscono muoversi con il trasporto pubblico; anche nel caso in cui dovessero decidere di tenere ferma l'auto o la moto nel proprio parcheggio dovranno pagare la polizza per la responsabilità civile in base al nuovo principio sancito, secondo cui l'oggetto della polizza è qualsiasi forma di uso del veicolo, compreso dunque anche il tenerlo fermo in un luogo pubblico o privato;

per i motociclisti, in particolare, che sono soliti sospendere la polizza durante il periodo invernale o per coloro che possiedono più moto o *scooter* e di volta in volta attivano l'assicurazione di uno di questi lasciando gli altri fermi, questa nuova disciplina creerà molti disagi e un irragionevole aggravio di costi;

l'irragionevolezza di queste norme è accentuata dal fatto che esse lasciano alla discrezionalità degli Stati membri la facoltà di imporre l'obbligo anche per i veicoli di micromobilità elettrica, nonché dal fatto che, nel nostro Paese, per veicoli come i monopattini elettrici, che creano insicurezza per moltissime categorie di utenti della strada, non sia ancora prevista alcuna forma di assicurazione obbligatoria;

la *ratio legis* della norma sarebbe quella di garantire una miglior tutela alle vittime di sinistri, tuttavia il tema della sicurezza stradale è un tema che ogni Stato membro deve affrontare con misure adeguate e efficaci in base alle proprie specificità;

nel nostro Paese le modifiche recentemente approvate al codice della strada, pur affrontando alcuni nodi legati alla sicurezza stradale che erano da tempo al centro del dibattito, non bastano tuttavia a venire incontro alle esigenze di tutte le categorie di utenti, in particolare rispetto al fenomeno dei cosiddetti veicoli di micromobilità elettrica, per i quali, tra le altre cose, non è ancora prevista alcuna forma di assicurazione obbligatoria,

impegnano il Governo:

ad adoperarsi in tutte le sedi, europee e nazionali, al fine di promuovere modifiche radicali alle novità relative alla disciplina esposta in premessa, poiché, allo stato attuale, si costringerebbero gli utenti proprietari di uno o più veicoli, qualora decidessero di avvalersi del trasporto pubblico, anziché di un veicolo privato o decidessero di utilizzare altri mezzi di loro proprietà per i loro spostamenti, a ulteriore e irragionevole aggravio di spesa;

ad adottare le opportune iniziative di competenza volte a garantire le esigenze di

sicurezza stradale di tutti gli utenti, con particolare attenzione alle categorie più fragili.

(7-00796) « Donina, Centemero, Maccanti, Rixi, Capitanio, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Giglio Vigna, Bazzaro, Maggioni, Lucentini ».

La IV Commissione,

premessò che:

la legge 23 marzo 1983, n. 78 ha previsto che, in relazione alla specificità dei doveri che distinguono la condizione militare nelle sue varie articolazioni, al personale militare dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica competa un peculiare trattamento economico. In particolare, quale compenso per il rischio, per i disagi e per le responsabilità connessi alle diverse situazioni di impiego derivanti dal servizio, ha riformato in maniera organica tutto il sistema delle indennità operative;

agli operatori subacquei militari, oltre all'indennità supplementare mensile pari al 180 per cento dell'indennità operativa di base, prevista dalla citata legge 23 marzo 1983, n. 78, viene corrisposta un'indennità di rischio, volta a compensare prestazioni di lavoro che comportino continua e diretta esposizione a rischi pregiudizievoli alla salute o alla integrità personale;

la legge 15 novembre 1973, n. 734, all'articolo 4, ha infatti stabilito che con regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica fossero determinate le misure e le modalità di corresponsione delle citate indennità di rischio;

l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 5 maggio 1975, n. 146 (Regolamento di attuazione dell'articolo 4 della legge 15 novembre 1973, n. 734, concernente la corresponsione di indennità di rischio al personale civile, di ruolo e non ruolo, ed agli operai dello Stato) ha stabilito che agli operatori subacquei, spetta una indennità di rischio nelle misure e con le modalità di cui alla tabella

C, allegata al citato decreto del Presidente della Repubblica;

tale somma rappresenta, di fatto, un'indennità non verticalizzata tesa a ristorare agli operatori subacquei, a prescindere dal loro ruolo o grado, l'effettivo rischio occorso durante un'immersione subacquea, in relazione al tipo di miscela o gas respiratorio utilizzato ed alla profondità massima raggiunta;

nel corso degli anni gli importi di tale indennità sono stati oggetto di rivalutazione, in particolare, con la legge 3 febbraio 1982, n. 28 (Indennità di rischio per operatori subacquei) e, successivamente, con il decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2009, n. 52 (Recepimento del provvedimento di concertazione per le Forze Armate relativo al quadriennio normativo 2006-2009 e al biennio economico 2006-2007);

il 23 dicembre 2021 è stata siglata l'ipotesi di accordo relativo al contratto di lavoro del personale non dirigente del comparto sicurezza e difesa per il triennio 2019/2021. L'accordo prevede l'incremento del 50 per cento rispetto agli importi attuali dell'indennità di rischio per operatori subacquei;

va evidenziato come tale indennità abbia perso, nel tempo la propria efficacia in quanto le diverse rivalutazioni economiche che hanno interessato i valori stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica del 1975 non sono state condotte secondo gli indici dell'Istituto nazionale di statistica (Istat) portando, di fatto, ad un decadimento del valore monetario. Ne consegue che la rivalutazione introdotta con l'accordo del dicembre 2021, partendo secondo l'interrogante da valori assolutamente non adeguati e non aggiornati, ha come effetto quello di recuperare soltanto in minima parte la perdita del valore monetario originale;

l'ultima rivalutazione dell'indennità, pertanto, seppur percentualmente significativa, rimane inadeguata a compensare la diretta esposizione a rischi pregiudizievoli per la salute o alla integrità personale cui

vengono effettivamente esposti gli operatori subacquei militari durante le attività operative ed addestrative;

principalmente interessato alla problematica in questione risulta il personale militare afferente al Comando raggruppamento subacquei e incursori « Teseo Tesei » (Comsubin), presso il quale vengono effettuate le maggiori attività subacquee, sia dal punto di vista numerico che qualitativo, seguito da quello della Brigata marina San Marco e dei diversi Reparti subacquei delle diverse Forze Armate,

impegna il Governo

ad adottare le iniziative di competenza per avviare quanto prima l'iter di aggiornamento e adeguamento della tabella relativa all'indennità di rischio per operatori subacquei senza attendere la prossima attività di concertazione per il triennio 2022-2024, dando così un forte segnale di attenzione verso i pericoli pregiudizievoli alla salute o all'integrità ai quali si espongono quotidianamente gli operatori subacquei militari.

(7-00793) « Perego Di Cremona, Maria Tripodi ».

La IX Commissione,

premesso che:

il trasporto marittimo presenta una storia millenaria. Le vie marittime sono state spesso oggetto, nei secoli, di rivendicazioni e scontri bellici per il loro grande significato economico e la loro grande importanza strategica;

in generale, l'aumento della capacità di carico, dovuto allo sviluppo del sistema dei trasporti via mare da un punto di vista tecnologico e ingegneristico, ha reso il commercio marittimo centrale e decisivo, nonché la spina dorsale del commercio mondiale e della catena di approvvigionamento manifatturiera; nel 2018 il volume del commercio marittimo internazionale è aumentato del 2,7 per cento e ha raggiunto

il massimo storico di 11 miliardi di tonnellate;

l'80 per cento delle merci ed il 50 per cento dei passeggeri viaggiano per mare e le navi sono i mezzi che inquinano di meno in confronto agli altri mezzi di locomozione;

la crisi provocata dal COVID-19 ha colpito il commercio mondiale, già indebolito nel 2019 a causa delle tensioni tra Cina e Stati Uniti, delle incertezze sulla Brexit, di dispute commerciali e dell'ascesa di molte politiche protezionistiche rafforzate dalla pandemia che ha accelerato questa tendenza;

L'Italia permane il Paese dell'Unione europea *leader* nel trasporto marittimo a corto raggio nel Mediterraneo, con 216 milioni di tonnellate di merci ed una quota di mercato pari al 36 per cento. Il nostro Paese è primo al mondo per flotta Ro-Ro, con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda. L'Italia supera nel 2016 Germania e Francia negli scambi via mare con i Paesi Mena (*Middle East and North Africa*);

tuttavia, il settore ha gravemente subito l'impatto della pandemia, pur rimanendo sempre operativo e garantendo, nel caso dello *shipping*, anche l'approvvigionamento di diversi beni; in particolare, nel primo semestre 2020, l'*import-export* via mare ha registrato un calo in valore del 21 per cento e un calo in tonnellate dell'11 per cento circa;

analoghe considerazioni valgono per il settore crocieristico, che, nel 2020, ha registrata una contrazione pari addirittura al 93,5 per cento;

secondo un rapporto del *Global Trade Alert*, alla fine del 2019 si registrava un maggiore protezionismo e una minore liberalizzazione del commercio: tra gennaio 2017 e novembre 2019, in tutto il mondo, e non solo negli Stati Uniti e in Cina, sono state introdotte 2.723 nuove politiche tariffarie che hanno creato distorsioni commerciali, con una conseguente perdita di oltre 10 miliardi di dollari nel commercio globale;

per quanto riguarda le merci, alla fine del 2020, si stima un calo pari all'1,9 per cento nel trasporto via mare dei *container*, di fatto inferiore a quanto inizialmente previsto; per le rinfuse secche il calo totale sarà del 2,5 per cento, con riduzioni rilevanti per il carbone (-9 per cento) e le rinfuse minori (-4 per cento), a fronte di aumenti del trasporto di grano (+6 per cento) e di minerale di ferro (+3 per cento), in gran parte dovuti alla consistente domanda dalla Cina. A seguito della forte contrazione della domanda e dei tagli alla produzione Opec, si prevede una riduzione del 6,6 per cento dei traffici marittimi di greggio e del 7,7 per cento dei prodotti petroliferi, nonostante le forti importazioni di greggio della Cina;

i porti italiani riescono solo in parte ad intercettare i grandi flussi marittimi che giungono o partono dall'Europa; il rischio, concreto, è quello di essere « aggirati » nella direttrice Grecia/Balcani, sulla quale la Cina sta investendo ingenti capitali, o in quella della Penisola iberica. Da questo punto di vista, il rafforzamento e la promozione del sistema logistico e strutturale dei nostri porti, nonché il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche, rappresentano un tassello strategico decisivo per il rilancio del *made in Italy*. Il nostro sistema portuale, peraltro, terminale dei corridoi marittimi euro-mediterranei, può diventare elemento di forza e snodo nevralgico del nostro sistema produttivo, *leader* in molte tipologie di prodotti che utilizzano materie prime importate e che esportano prodotti finiti di grande qualità e riconoscibilità;

il settore del trasporto passeggeri, in particolare le crociere, sta affrontando dai primi mesi del 2020 sfide molto difficili: durante la fase iniziale della crisi, tutte le operazioni sono state sospese sia in Europa che negli Stati Uniti, e, attualmente, solo Italia, Germania e Grecia hanno autorizzato la ripresa delle operazioni, ma con rigide restrizioni;

secondo recenti statistiche, a causa del COVID-19, il mancato contributo all'economia italiana del turismo crocieristico a

fine 2020 è pari a un miliardo di euro e si stima che, a fine anno, i passeggeri movimentati nei porti nazionali saranno circa 800 mila, con un crollo del 93,5 per cento rispetto al 2019, con un ritorno ai livelli del 1993;

rispetto alle prime proiezioni di *budget* dei terminal portuali crocieristici per il 2022 l'impatto di Omicron sta causando annullamenti di prenotazioni e sbarco passeggeri contagiati in tutto il mondo;

le proiezioni che ci sono state fornite indicano sull'anno 2022, se rapportato al 2019, un meno 55 per cento sul traffico crociere, che rispecchia gli andamenti dei flussi turistici in Italia;

per i primi 7 mesi del 2022 rispetto al 2019 i dati di *booking* attualmente attivi con le prime stime di cancellazione forniscono un meno 75 per cento di passeggeri crociere;

la proiezione che ne consegue tiene conto, con cauto ottimismo, delle stagionalità dei traffici e dei flussi turistici ovviamente soggetta a incognite di eventuali recrudescenze dei fenomeni pandemici;

al perdurare della diminuzione dei passeggeri, e quindi dei ricavi, si aggiungono anche extra costi dovuti alle misure di sicurezza che devono essere mantenute, alla necessità di un mantenimento del costo del lavoro, rispetto al 2020, a fronte di minore « convenienza » nell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, costi di gestione dovuti alla necessità di mantenere operative le strutture ricettive in concessione che non sono compensati dagli introiti commerciali;

è emersa, altresì, l'esigenza di investire nella digitalizzazione e nella semplificazione delle pratiche burocratiche nel settore marittimo e nei porti, e, per contro, si sono manifestati i gravi rischi derivanti da attacchi informatici che potrebbero paralizzare le catene di approvvigionamento e i servizi nel commercio marittimo globale;

anche in questo periodo il trasporto marittimo, che non si è mai fermato, ha rivestito un ruolo fondamentale, assicu-

rando gli approvvigionamenti necessari alla popolazione, a cominciare dai prodotti alimentari, l'energia e le materie prime, le forniture medico-sanitarie e molti prodotti venduti nei supermercati;

questa emergenza sanitaria ha messo in evidenza il ruolo vitale del trasporto marittimo e di tutta la *blue economy* per la vita quotidiana, e ciò è particolarmente vero per l'Italia, Nazione povera di materie prime e grande esportatore di manufatti;

l'Italia, su tutti gli aspetti sopra enunciati, può giocare un ruolo decisivo, ma per farlo deve presentare una strategia, di una vera politica dei trasporti e dell'economia marittima;

dal 1994, anno della riforma del sistema portuale, è attesa l'emanazione del regolamento per uniformare le concessioni negli scali italiani, necessario per scongiurare le distorsioni di mercato oggi esistenti tra un porto e l'altro;

è emersa chiaramente l'importanza del settore marittimo-portuale il cui ruolo fondamentale è stato riconosciuto dalle istituzioni, sia italiane che estere;

non si può, inoltre, dimenticare che le zone logistiche semplificate (Zls) nel Nord così come le zone economiche speciali (Zes) al Sud, devono essere la dimostrazione del rilancio economico e dell'unità nazionale, e, per questo, sembra assolutamente necessario che tutto il pacchetto di agevolazioni fiscali individuate per le Zes si applichi in particolar modo ai porti strategici di rilevanza nazionale;

promuovere una fiscalità di vantaggio in favore delle zone economiche speciali del Sud Italia ed anche delle aree portuali delle regioni centrali e settentrionali – prevedendo nuove forme di beneficio per le Zes (quali riduzione dell'imposta sui redditi delle società e dell'imposta regionale sulle attività produttive), estendendo tale disciplina (anche in materia di riconoscimento del credito d'imposta introdotta per le Zes) anche alle istituende Zls, risponderebbe alle esigenze di ripresa e rilancio economico della Nazione;

per tali motivi sarebbe opportuno che il Governo promuovesse un riordino complessivo della disciplina relativa all'istituzione e al funzionamento delle zone economiche speciali (Zes) e delle zone logistiche speciali (Zls) al fine di ottenere uno snellimento nella definizione delle procedure, allargando le misure di esenzione;

i nuovi orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete Ten-T prevedono la creazione di una rete articolata in due livelli: una rete globale (da realizzare entro il 2050) e una rete centrale a livello europeo (da realizzare entro il 2030), basata su un « approccio per corridoi », che dovranno includere almeno tre modalità differenti di trasporto, attraversare almeno tre Stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi;

in tale quadro è di importanza fondamentale la realizzazione delle infrastrutture di collegamento, anche in considerazione del fatto che l'Italia, grazie alla sua posizione geografica privilegiata, si pone come naturale piattaforma nel Mediterraneo, attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est-ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la penisola iberica, la seconda che va dall'estremo oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo e, infine, la direttrice nord-sud che va dal Nord Africa e dai Paesi del Vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale;

in un tale scenario assume una veste particolare il sistema portuale nazionale che, per il suo ruolo di congiunzione tra diverse modalità di trasporto, rappresenta un fondamentale tassello del complesso sistema logistico che coinvolge il trasporto via terra, il trasporto aereo e il trasporto marittimo,

impegna il Governo:

a adottare ogni iniziativa utile a garantire la proprietà dello Stato italiano di tutte le infrastrutture portuali nazionali, anche attraverso l'utilizzo del cosiddetto

golden power nei processi di vendita che coinvolgono imprese attive nei settori portuali di particolare rilevanza nazionale, conformemente a quanto previsto dalle norme europee e salvaguardando comunque il principio della libera concorrenza;

a convocare un tavolo di confronto con tutti i soggetti istituzionali interessati ai fini dell'adozione di un regolamento volto a uniformare le concessioni portuali, coinvolgendo le autorità di sistema portuale, prevedendo un ruolo centrale della direzione generale porti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui va garantito il personale adeguato per svolgere al meglio il proprio ruolo di indirizzo e regolazione su temi orizzontali come il demanio;

a promuovere, in sede nazionali ed europea, la realizzazione e il completamento delle infrastrutture di collegamento nell'ambito dello sviluppo della rete Ten-T, con procedure e tempi ristretti per ridurre il *deficit* infrastrutturale italiano, al fine di sostenere la competitività delle imprese e di favorire una maggiore integrazione tra Nord e Sud della Nazione, nonché per garantire l'integrazione dell'Italia nello sviluppo europeo;

a adottare iniziative di sostegno per il comparto cantieristico navale, settore di eccellenza della produttività nazionale;

a adottare tutte le iniziative necessarie volte a incentivare e a sostenere, con tutte le opportune iniziative di competenza, le attività legate al settore crocieristico;

a promuovere tutte le opportune iniziative volte a garantire maggiore sicurezza, automazione e innovazione nei porti;

ad adottare le iniziative necessarie volte a introdurre un percorso semplificato e certo per garantire l'accessibilità nautica, in particolare attraverso i dragaggi.

(7-00795) « Fogliani, Rixi, Maccanti, Capitano, Donina, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan ».

La XIII Commissione,

premessi che:

la promozione delle fonti di energia rinnovabili rappresenta uno dei principali obiettivi dell'agenda politica europea e nazionale che deve necessariamente essere bilanciato con altri interessi quali la necessità di garantire una adeguata tutela ambientale e paesaggistica e promuovere il valore dell'agricoltura;

proprio in tal senso occorre riconoscere l'importanza strategica rivestita dal suolo agricolo in quanto è una risorsa limitata e non rinnovabile e definibile come bene comune proprio alla luce di queste qualità;

il progetto di realizzare un impianto fotovoltaico collocato a terra, sebbene innovativo relativamente all'intenzione di combinare la produzione di energia fotovoltaica con la produzione agraria, reca delle problematiche legate sia alla progressiva riduzione e scarsità del suolo agrario, che all'alterazione del sistema produttivo tradizionale;

la progettazione degli impianti fotovoltaici collocati a terra deve prevedere un corretto inserimento paesaggistico, anche con riferimento ad eventuali limiti dimensionali e localizzativi degli stessi al fine di rafforzare il concetto di sostenibilità e rapporto con il paesaggio agricolo;

lo sviluppo delle fonti rinnovabili deve avvenire in sintonia con la valorizzazione delle aree agricole nel rispetto delle loro caratteristiche e vocazioni, fermo restando che le aree agricole di pregio devono essere necessariamente tutelate e salvaguardate;

le aree agricole di pregio sono definibili come quelle aree che garantiscono la continuità ecosistemica, esprimendo una capacità di uso in termini di potenzialità dei rispettivi suoli, ad ospitare e favorire la produzione agricola;

è necessario, in tal senso, individuare le aree agricole di pregio meritevoli di tutela nelle zone in cui si praticano

produzioni tipiche, nei paesaggi rurali di interesse storico, nei sistemi agricoli tradizionali e nelle aree agricole di pregio;

in determinate aree del Paese, come, tra le altre, il Veneto, numerosi enti e società finanziarie, anche straniere, stanno acquisendo sempre più terreni ed aree agricole di pregio con la pretesa di effettuare investimenti nel fotovoltaico, con la conseguente concentrazione di terreni di pregio, a scapito della possibilità delle imprese agricole di acquistarli ed utilizzarli a finalità di coltivazione;

la legislazione vigente in materia di installazione di pannelli solari per la produzione di energia da fonti rinnovabili agricole ha innescato una forte azione di ricerca di terreni agricoli da parte delle industrie produttrici di impianti e dai professionisti del settore, i quali spesso propongono ai proprietari agricoli l'affitto dei terreni o il pagamento di un diritto di superficie;

il suolo agricolo nazionale, per sue caratteristiche fisiche, non è adatto ad una occupazione intensiva di impianti fotovoltaici;

alla luce di questi fenomeni potenzialmente speculativi, è necessario incardinare il perimetro di gestione e cessione dei diritti d'uso legati ai terreni agricoli di pregio, individuando le aree e i siti idonei agli impianti fotovoltaici, escludendo in tal senso le aree interessate da produzioni agroalimentari di qualità, quindi effettivamente destinate alla coltura a marchio di tutela (Dop, Igp, Stg, Doc, Docg, De.Co), ricordando, altresì, come i nostri vigneti non possano produrre sotto le strutture fotovoltaiche,

impegna il Governo:

a predisporre le necessarie iniziative, per quanto di competenza, anche di concerto con le regioni, per monitorare l'utilizzo dei terreni nelle zone agricole di pregio per l'installazione di impianti fotovoltaici collocati a terra;

a valutare l'adozione di iniziative normative tali da perimetrare l'utilizzo e la

destinazione delle zone agricole di pregio in modo da valorizzare l'attività agricola legata a produzioni di eccellenza.

(7-00794) « Caretta, Ciaburro ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta in Commissione:

ZARDINI e PRESTIPINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della transizione ecologica, al Ministro per gli affari regionali e le autonomie.* — Per sapere — premesso che:

la regione Veneto ha pubblicato il 1° febbraio 2022 la legge regionale n. 2 del 28 gennaio 2022, recante Piano faunistico-venatorio regionale (2022-2027) e modifiche alla legge regionale 9 dicembre 1993, n. 50 « Norme per la protezione della fauna e per il prelievo venatorio »;

lo strumento giuridico, soggetto ai criteri di uniformità e congruenza approvati dall'Ispra (*ex* articolo 10 della legge n. 157 del 1992), per l'approvazione del piano faunistico regionale dovrebbe essere — in realtà — il provvedimento amministrativo, come confermato anche dalla sentenza n. 174/2017 della Corte costituzionale;

si rammenta, inoltre, che consolidata giurisprudenza costituzionale (si citano a titolo esemplificativo le sentenze n. 536/2002, n. 407/2002) ha interpretato la tutela dell'ambiente e dell'ecosistema — di competenza esclusiva statale *ex* articolo 117, secondo comma, lettera s) — non come una materia, ma come un valore costituzionalmente protetto per il perseguimento del quale lo « Stato può dettare *standards* di tutela uniformi sull'intero territorio nazionale incidenti anche sulle competenze legislative regionali », delineando in tal modo una tecnica di riparto delle competenze legislative tra Stato e regioni, che utilizza le

previsioni della lettera s) del secondo comma dell'articolo 117 — la tutela dell'ambiente e dell'ecosistema — come strumento per salvaguardare interessi nazionali unitari anche nei confronti di competenze regionali esclusive;

la citata legge regionale, a parere degli interroganti, contiene diverse disposizioni contrastanti con la legge n. 157 del 1992, « legge posta a protezione dell'ambiente », riconducibile quindi alla competenza statale erosiva *ex* articolo 117, secondo comma, lettera s);

si citano, a titolo esemplificativo, alcuni punti che, sempre a parere degli interroganti, integrano una violazione degli standard minimi e uniformi di tutela della fauna fissati dal legislatore statale nell'esercizio della sua competenza esclusiva in materia, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione:

a) aggira il divieto di caccia da natanti e prevede appostamenti di caccia costituiti da natante o impiantati su natante in violazione degli articoli 21 e 30 della legge n. 157 del 1992;

b) prevede l'esercizio della caccia alla pernice bianca in aree della Rete « Natura 2000 » in violazione dell'articolo 5 del decreto del Ministero dell'ambiente 17 ottobre 2007 che dispone il divieto del prelievo venatorio della pernice bianca nelle Zps della Rete Natura 2000;

c) omette la previsione delle zone in cui sono consentite le attività di allenamento e addestramento cani che sono a tutti gli effetti assimilabili alla materia della caccia;

d) include, nel territorio agrosilvopastorale protetto, zone che non presentano le caratteristiche di cui all'articolo 10, comma 4, della legge n. 157 del 1992 e omette di identificare le zone in cui sono collocabili gli appostamenti fissi in violazione dell'articolo 10, comma 8, lettera e) della legge n. 157 del 1992;

e) omette di proteggere le rotte migratorie attraverso il divieto di caccia nel raggio di 1.000 metri dai valichi montani,

come previsto dall'articolo 21, comma 3, della legge n. 157 del 1992;

f) limita il diritto dei privati di ottenere il divieto di caccia nei terreni di proprietà, riducendo lo *standard* minimo di tutela fissato a livello statale (articolo 15, comma 3, della legge n. 157 del 1992) —:

se il Governo, alla luce delle criticità sopra richiamate, intenda valutare se sussistano i presupposti per impugnare le citate disposizioni, ai sensi dell'articolo 127 della Costituzione. (5-07569)

* * *

AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazione a risposta in Commissione:

BELLA. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

il settore delle scuole di lingua e cultura italiana per stranieri, rappresentato da Asils (Associazione scuole di italiano come lingua seconda), è distribuito su tutto il territorio nazionale con circa un centinaio di scuole;

le gravi difficoltà economiche dovute alla pandemia COVID-19 hanno messo in ginocchio tutto il settore del turismo di studio di cui anche queste scuole di lingua e cultura per stranieri fanno parte;

la normativa per la concessione del visto per motivi di studio attualmente in vigore non fa riferimento specifico a corsi di lingua italiana, ma si riferisce genericamente a «seguire corsi superiori di studio», immaginando siano quelli universitari o della formazione professionale;

sussiste un problema relativo alla concessione dei visti per motivi di studio della lingua italiana, dovuto alla generica definizione del visto di studio previsto nel decreto interministeriale n. 850 del 2011, dopo che la circolare della Direzione generale per gli italiani all'estero e le politiche mi-

gratorie (Dgit) del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, protocollo 306/409152 del 9 novembre 2006 indicava che «la mancata o scarsa conoscenza della lingua italiana non può costituire a priori impedimento al rilascio del visto di studio»... «Tenendo dunque ben presente tale concetto, si conferma che non può esistere alcuna preclusione nei confronti dei corsi di lingua e cultura italiana, come invece alcune errate interpretazioni della Circolare 14/2001 hanno lasciato intendere, specie nel caso di domande di visto per studio presentate da cittadini di Paesi non soggetti ad obbligo di visto»;

grazie a tale orientamento del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, il settore delle scuole di lingua ha ricevuto studenti in regola con i requisiti economici pur senza previa conoscenza della lingua italiana;

fino ad ora gli studenti iscritti alle scuole di italiano per stranieri, provenienti da nazioni a rischio migratorio nullo, non hanno mai ricevuto dinieghi per la sola mancata conoscenza della lingua;

recentemente, viene invece riscontrata una restrizione nella concessione dei visti per lo studio della lingua italiana da parte degli uffici consolari dei Paesi non-Unione europea, riferita, nella maggior parte dei casi, alla mancata conoscenza della lingua italiana, requisito richiesto per la concessione del visto;

molti studenti internazionali hanno bisogno di studiare la lingua italiana in Italia per accedere agli studi universitari o alla formazione professionale partendo da un livello base;

in nessuno dei principali Paesi dell'Unione europea (Germania, Francia, Spagna) viene richiesta la conoscenza della lingua per ottenere un visto di studio;

emerge la necessità che gli uffici consolari, responsabili della concessione dei visti, abbiano a disposizione uno strumento normativo che indichi chiaramente quali debbano essere i requisiti (economici, mo-

tivazionali, di sicurezza) per la concessione dei visti di studio della lingua italiana —:

se il Ministro interrogato intenda chiarire se continui ad essere attuale l'interpretazione della circolare della Dgit protocollo 306/409152 di cui in premessa;

se intenda adottare iniziative per eliminare dai requisiti per la concessione dei visti per motivo di studio per frequentare corsi di lingua italiana sia la pre conoscenza della lingua stessa a qualsiasi livello, che la mancata coerenza con gli studi pregressi svolti nel Paese di provenienza, ovvero, laddove non vi siano dubbi di rischio migratorio per prevedere di concedere il visto anche a candidati che non conoscano la lingua italiana. (5-07570)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi si è assistito a diversi fatti legati alla malagestione delle carceri, i quali hanno comportato aggressioni al Corpo di polizia penitenziaria, rivolte ed evasioni, regalandoci un quadro sconcertante della situazione delle nostre patrie galere;

le criticità in questione non sono però limitate alla carenza di personale di sicurezza e di strutture penitenziarie adeguate, riguardano bensì anche il numero del personale sanitario assegnato alle carceri, mostrando una carenza cronica di medici con tutti i problemi che ne conseguono;

in una nota del Sindacato nazionale autonomo polizia penitenziaria, a firma del segretario generale Alessandro Luciani e riguardante la casa circondariale di Pescara, viene evidenziato come vi sia l'urgenza nel procedere alla nomina di un nuovo Dss dopo che il precedente medico legittimamente incaricato a ricoprire tale ruolo è andato in quiescenza;

il problema della nomina del nuovo Dss è legata innanzitutto alla questione delle valutazioni di idoneità al servizio del personale di polizia penitenziaria effettuate tramite previa visita medica, le quali risultano essere obbligatorie in almeno due casi, ossia dopo il rientro dall'assenza di almeno 20 giorni consecutivi di malattia e quando possa risultare necessaria la visita in relazione alla natura e al tipo di patologia presentata dal personale ai fini preventivi o medico-legali;

nel penitenziario pescarese, infatti, in almeno due casi, parte del personale assente per malattia da più di 80 giorni consecutivi è rientrato in servizio senza i dovuti e necessari accertamenti sanitari obbligatori per l'idoneità al servizio;

oltre ad evidenziare ulteriormente come gli istituti penitenziari italiani stiano rischiando il collasso, la carenza di personale medico aggrava ulteriormente la situazione in cui versano le nostre carceri, in quanto i medici assegnati agli istituti risultano essere di numero insufficiente in proporzione al numero dei detenuti, con la conseguenza di costringere il personale sanitario a operare in condizioni inadeguate e spesso sottopagati, fatto che ha indotto diversi medici ad abbandonare l'incarico, così come successo nel carcere di Pavia dove 5 degli 8 medici che ivi lavoravano hanno lasciato il lavoro. Nello stesso carcere, tre detenuti si sono tolti la vita e, dopo le indagini, si è verificato che questi si trovavano nel padiglione più degradato. Di questi, un detenuto risultava essere tossicodipendente e il servizio di assistenza dedicato a queste problematiche (SerD), oltre ad essere aperto solamente due giorni alla settimana, ha visto anche la totale assenza degli assistenti sociali;

l'intervento del Governo si dimostra ulteriormente improrogabile tramite misure incisive e adeguate che superino la logica secondo la quale per il problema gestionale e di sovraffollamento delle carceri si utilizzino come soluzione unica misure quali lo « svuotacarceri » —:

date le criticità esposte, quali iniziative di competenza intenda adottare il Go-

verno al fine di risolvere la situazione sempre più insostenibile in cui versano le nostre carceri, in particolar modo per il personale sanitario che risulta essere in numero non adeguato alle reali necessità degli istituti penitenziari. (4-11418)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazione a risposta orale:

D'ELIA, CASU, MANCINI, PRESTIPINO e SENSI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

diverse associazioni impegnate nel contrasto della povertà e delle disuguaglianze economiche e sociali nella capitale, hanno lanciato l'allarme rispetto ad una pratica attuata da Grandi Stazioni presso la stazione Termini di Roma: acqua gelida viene gettata a ridosso delle vetrate della stazione di Ferrovie dello Stato italiane (lato piazza dei Cinquecento) per impedire che i senza fissa dimora utilizzino quello spazio come rifugio per trascorrere la notte;

tale segnalazione avviene parallelamente alla denuncia dell'allontanamento da parte dei carabinieri e delle forze dell'ordine dall'area della stazione dei volontari che si occupano di distribuire pasti caldi ai senza fissa dimora per « questioni di decoro e ordine pubblico »;

deve senza dubbio essere obiettivo delle amministrazioni pubbliche tutte la creazione di soluzioni idonee ad offrire la possibilità per le persone che vivono in strada di trovare sostegno e rifugio in luoghi chiusi e mettere in atto progetti a breve, medio e lungo termine per far uscire queste persone dalla situazione di fragilità e precarietà che li vede costretti a vivere in strada;

già il 4 febbraio 2022 era stata presentata una interrogazione a risposta in Commissione per far luce su tali gravi fatti —:

se i Ministri interrogati siano stati coinvolti in qualche modo e informati circa

tale pratica, a giudizio degli interroganti, non idonea, di dissuasione attraverso getti d'acqua messa in atto da Grandi Stazioni, dovendosi tener conto di situazioni precarie e di fragilità di persone vulnerabili;

se e quali iniziative, per quanto di competenza, intendano adottare al fine di garantire che tali pratiche non si ripetano nella ricerca del mantenimento del decoro urbano, che andrebbe sempre coniugato con l'attenzione per le persone più fragili.

(3-02768)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente

(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

continuano a verificarsi casi di occupazione di alloggi popolari a livello nazionale, con situazioni di degrado che mettono a rischio la sicurezza dei quartieri;

in via Quarti a Milano, estremità del quartiere Baggio, negli anni '80 venivano costruite sette torri di appartamenti ad uso popolare, gestiti dall'azienda regionale lombarda ALER;

circa il 60 per cento dei suddetti appartamenti sono occupati abusivamente, principalmente da famiglie rom, rumene e sudafricane, mentre la restante parte è assegnata a famiglie aventi diritto e selezionate seguendo la graduatoria ufficiale;

con il passare degli anni, si è constatato come si sia creata una vera e propria « gestione immobiliare abusiva » da parte delle famiglie occupanti: una gestione ben organizzata che non ha più permesso ad Aler di riprendere in mano i locali e farne legittimo uso;

ogni tentativo di sfratto da parte dell'azienda che gestisce gli immobili è risul-

tato vano: gli stessi abusivi fanno occupare gli immobili, al momento giusto, da donne in stato interessante, invalidi o famiglie con minori, per interrompere le procedure di legge;

gli anziani aventi diritto che vivono negli appartamenti in una situazione di degrado, con allacciamenti gas e luce totalmente abusivi, scarichi abusivi, spaccio alla luce del sole, ritrovo addirittura di armi nei solai, il tutto a due passi dal Parco delle Cave, una zona di Milano assai decorosa;

persino il personale Aler non riesce più ad assegnare gli appartamenti liberi da occupazione perché ogni potenziale inquilino preferisce vivere altrove;

diverse delle famiglie che occupano abusivamente gli appartamenti parcheggiano nei limitrofi spazi auto di lusso e in ottime condizioni;

si sono registrati casi gravissimi di intimidazione e minacce verso chi ha cercato di costituire comitati di quartiere in difesa di un decoro anche minimo;

nel quartiere persistono attività criminali portate avanti da «*baby gang*» le quali da anni provocano problemi di ordine pubblico, segnali che testimoniano una situazione di grave disagio sociale;

alla luce della fatiscenza dei locali e delle condizioni di degrado, l'unica soluzione pare essere quella di abbattere le sette torri e ricostruire una nuova area adibita a case popolari —:

quali iniziative — con riferimento ai fatti descritti in premessa relativi al complesso residenziale delle torri di Via Quarti a Milano — il Governo intenda assumere, per quanto di competenza, al fine di risolvere questa gravissima situazione di fatto e

fenomeni simili presenti sul territorio nazionale, ormai insostenibili.

(2-01428) « Lupi, Colucci, Schullian ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

FRAGOMELI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'istruzione.* — Per sapere — premesso che:

L'Istituto di istruzione secondaria superiore « Alessandro Greppi » di Monticello Brianza, in provincia di Lecco, è da anni un riconosciuto esempio di eccellenza in ambito scolastico, sia a livello locale che nazionale. L'Istituto Greppi rappresenta un vero e proprio *unicum*, sia per scelta e qualità dell'offerta formativa, sia per l'accessibilità a percorsi di studio riguardanti competenze trasversali rispetto ai normali piani scolastici, così come per la proficua interazione tra istituto e realtà produttive territoriali;

i risultati raggiunti dall'Istituto Greppi sono il frutto di un lavoro corale, innovativo per contenuti e metodologia, iniziato nei primissimi anni Novanta e portato avanti da diversi insegnanti oggi considerati il gruppo storico di docenti dell'Istituto;

a partire dall'agosto 2020, una serie di accadimenti di oggettiva gravità — sfociati, da ultimo, in palesi minacce rivolte ad alcuni insegnanti — ha inciso sul lavoro di alcuni docenti e pregiudicato il benessere psico-fisi-co di almeno tre docenti;

i citati accadimenti — in particolare il ritrovamento, nei cassetti personali di due insegnanti, di biglietti anonimi riportanti con linguaggio grevio ed offensivo accuse di incompetenza e volgari incitamenti a lasciare l'istituto — sono avvenuti durante la riduzione delle attività e la ridotta presenza di personale docente e l'assenza di studenti, con puntuale registrazione dei presenti nell'istituto da parte della portineria, pertanto circoscrivendo il numero di soggetti potenzialmente imputabili delle suddette minacce nell'arco delle 24 ore (tempo intercorrente dall'ultima verifica del cassetto);

altri accadimenti, nella relazione tra il personale docente e la dirigenza, hanno causato un clima non sereno al quale sono seguite presentazioni di una importante mole di richieste di pensionamento e di trasferimento – non conseguenti a fisiologica mobilità del personale docente – debitamente motivate e relazionate presso il competente ufficio scolastico regionale;

al ritrovamento dei biglietti anonimi è seguita, da parte dei destinatari delle minacce, la formale denuncia alle autorità preposte;

l'interrogante nel luglio 2022 ha presentato una prima interrogazione al Ministro dell'istruzione chiedendo l'attivazione di una ispezione puntuale in merito ai gravi fatti sopra esposti che, a quanto risulta sempre all'interrogante, non risulta essere mai avvenuta –:

quali ulteriori iniziative intenda adottare il Governo, per quanto di competenza, per fare chiarezza sulla vicenda, e per restituire la dovuta considerazione alla professionalità del corpo docente dell'Istituto Greppi, in rispetto della difesa della libertà e del diritto all'insegnamento. (5-07571)

Interrogazione a risposta scritta:

DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere – premesso che:

ad oggi, gli italo-brasiliani costituiscono una comunità piuttosto ampia, in crescita di anno in anno: si stima infatti essere costituita da circa 32 milioni di persone; di questi circa 320.000 persone sono in attesa, anche da quindici anni, dell'accertamento della loro cittadinanza italiana *jure sanguinis* presso i nostri consolati o attraverso azioni legali che hanno promosso presso il tribunale di Roma;

piuttosto frequentemente le pronunce per ottenere la cittadinanza accolgono le istanze dei richiedenti, ma, in tali casi, altrettanto spesso l'Avvocatura dello Stato – in controtendenza rispetto a quello che

accadeva con i Governi precedenti – promuove ricorsi presso la Corte d'appello;

come confermato dal Sottosegretario per gli affari esteri e la cooperazione internazionale delegato nella risposta all'interrogazione 4-09404 promossa dall'interrogante con riferimento alle istanze presentate direttamente presso il tribunale di Roma da cittadini brasiliani per ottenere il riconoscimento della cittadinanza italiana – il giudice di prima istanza ne starebbe accogliendo con ordinanza un crescente numero;

da ultimo, nel riformare una di queste pronunce di primo grado, la Corte d'appello di Roma, con sentenza del 3 febbraio 2022 (proc. n. 1903/2020), ha ritenuto di accogliere l'appello proposto dal Ministero dell'interno e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale e di rigettare una domanda di riconoscimento della cittadinanza *jure sanguinis*, sulla considerazione che la nonna dell'appellata, figlia di cittadini italiani emigrati in Brasile, avrebbe dichiarato, in occasione della celebrazione del suo matrimonio in Brasile, di essere cittadina brasiliana;

l'interrogante, pur non volendo entrare nel merito della questione, ricorda che lo Stato italiano, pur trovandosi di fronte ad una normativa ambigua, tende sempre ad interpretarla in maniera restrittiva (si veda, da ultimo, quanto esposto dall'interrogante nell'atto di sindacato ispettivo n. 4-10505);

ad oggi, con la pronuncia di cui sopra, fortemente perseguita dal Ministero dell'interno e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, lo Stato italiano ha ribadito la sua linea ostruzionistica verso gli italiani che vivono in Brasile; tale linea è testimoniata dal mandato conferito all'Avvocatura dello Stato di ricorrere in appello contro le pronunce del tribunale di Roma in favore di coloro che richiedono allo stesso il riconoscimento del proprio *status civitatis* italiano –:

quali ragioni siano sottese alla scelta dei Ministri interrogati di conferire mandato all'Avvocatura dello Stato di ricorrere

in appello contro le pronunce dei tribunali che accolgono la richiesta di riconoscimento della cittadinanza italiana ai cittadini nati in Brasile. (4-11417)

* * *

ISTRUZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

BELLA, CASA e SEGNERI. — *Al Ministro dell'istruzione.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato da numerosi organi di stampa e di settore numerosi docenti e personale Ata, con assunzioni per supplenze brevi e saltuarie — anche ai sensi della normativa emanata per affrontare l'emergenza epidemiologica COVID-19 — lamentano forti problemi nel pagamento degli stipendi, con ritardi medi nell'erogazione da uno a tre mesi e addirittura casi di docenti che non percepiscono lo stipendio da settembre 2021;

appare evidente che questa incertezza determina un significativo disagio in lavoratori, che in alcuni casi sono costretti a sostenere spese aggiuntive — quali affitto e trasporto — per poter svolgere il proprio incarico;

i sindacati di categoria hanno dichiarato che provvederanno alla presentazione di ricorsi formali per il mancato funzionamento del sistema;

nelle scorse settimane è stata lanciata una petizione sulla piattaforma «change.org», destinata al Ministro dell'istruzione e al Ministro dell'economia e finanze, per chiedere il pagamento degli stipendi arretrati del personale docente e Ata che si trova in questa situazione; la petizione al momento ha ottenuto oltre 16 mila firme;

a quanto risulta all'interrogante, c'è una inefficienza strutturale del sistema che sta penalizzando da tempo migliaia di docenti e personale Ata precari assunti con contratti brevi e saltuari, inclusi quelli per l'emergenza da COVID-19 —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di questi ritardi;

se il Ministro abbia avviato un percorso di ricognizione al fine di individuare le inefficienze nell'amministrazione che portano a tali ritardi e quali iniziative intenda intraprendere per far fronte alla situazione esposta in premessa, al fine di adottare un sistema di pagamento più rapido che non comporti i disagi che si verificano ad ogni inizio d'anno per protrarsi diversi mesi;

quali iniziative il Ministro intenda adottare nell'immediato per far fronte alle esigenze dei lavoratori attualmente senza stipendio;

se il Ministro interrogato ritenga opportuno avviare un processo di riforma della procedura di pagamento degli stipendi in modo tale da assicurare che lo Stato adempia al diritto del lavoratore di essere pagato puntualmente a seguito di una prestazione lavorativa. (5-07568)

Interrogazioni a risposta scritta:

BELLUCCI. — *Al Ministro dell'istruzione.* — Per sapere — premesso che:

in questo ennesimo confusionario anno scolastico, tra quarantene, didattica a distanza, tamponi e mascherine, succede anche che a uno studente del Liceo scientifico De Sanctis di Roma, impossibilitato a partecipare alle lezioni in presenza a seguito di un intervento chirurgico con prognosi di trenta giorni, venga negato l'accesso alla Dad;

in particolare, a fronte della richiesta della famiglia dello studente di accesso alla Dad per rimanere al passo con il programma ministeriale, il dirigente scolastico, limitandosi ad una rigida interpretazione della norma, rispondeva che «la didattica a distanza può essere concessa solo ed esclusivamente per motivi di positività o quarantene legate al Covid», negando, pertanto, al ragazzo la possibilità di usufruire di tale soluzione organizzativa;

se da un lato, si è assistito a due anni di emergenza pandemica, in cui si è fatto un uso smodato e incondizionato della didattica a distanza, dimenticandosi a volte anche dei principi di inclusione e integra-

zione scolastica, dall'altro, tale soluzione flessibile di didattica, di cui si è imparato ad apprezzare aspetti positivi e negativi, non viene posta al servizio di studenti e famiglie che ne abbiano davvero bisogno, anche per motivi di salute certificabili, non necessariamente legati al Covid;

a parere dell'interrogante, tale vicenda integra una forma di discriminazione, lesiva dei diritti dello studente —:

quali siano gli intendimenti del Governo in merito ai fatti di cui in premessa e se non ritenga di emanare una circolare esplicativa al fine di chiarire la possibilità di ricorrere alla didattica a distanza anche in caso di particolari condizioni di salute dell'alunno. (4-11416)

SORTE. — *Al Ministro dell'istruzione, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con decreto 22 marzo 2021 (*Gazzetta Ufficiale* 31 marzo 2021, n. 78.) del direttore centrale per la finanza locale del Ministero dell'interno, di concerto con il direttore generale per i fondi strutturali per l'istruzione l'edilizia scolastica e la scuola digitale del Ministero dell'istruzione, sono state dettate le modalità operative per la presentazione della richiesta, per il quinquennio 2021-2025, relativa a contributi ai comuni per progetti relativi ad opere pubbliche di messa in sicurezza, ristrutturazione, riqualificazione o costruzione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole dell'infanzia, a valere sul fondo « Asili nido e scuole dell'infanzia », di cui al comma 59, dell'articolo della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dotato di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023;

a valere sulle disponibilità del Fondo, il comune di Fornovo San Giovanni (BG), ha avanzato una richiesta di contributo per un progetto finalizzato alla realizzazione di un Polo dell'infanzia in un'area periferica già identificata nel vigente strumento urbanistico come *standard* per servizi di interesse pubblico (CUP: F11B21002100001);

il Ministero dell'istruzione, in prima istanza, ha inserito la richiesta nella gra-

duatoria, riconoscendo il finanziamento per l'intero progetto (Polo dell'infanzia), mentre, solo nella fase successiva, ha richiesto un'integrazione documentale e da ultimo, con comunicazione a firma del direttore generale del 31 gennaio 2022, ha respinto la richiesta, rifacendosi a quanto indicato in una nota esplicativa del 12 maggio 2021 prot. 10708 (Faq) la quale afferma che l'area interessata dall'intervento debba essere di « proprietà del comune, libera da vincoli, disponibile e già urbanisticamente destinata alla finalità prevista »;

su tale esclusione si osserva quanto segue:

a) nel decreto sopra richiamato del 22 marzo 2021 non si fa cenno alla proprietà delle aree dove realizzare le opere, ma solo alla proprietà comunale degli edifici da ristrutturare o realizzare;

b) nella domanda di partecipazione all'avviso di finanziamento non è stato chiesto di dichiarare il possesso/proprietà dell'area, che non è un requisito previsto dall'avviso pubblico;

c) nella richiesta di integrazione documentale predisposta dal Ministero « comprovante le dichiarazioni rese in sede di candidatura Graduatoria Asili nido e Asili nido nelle aree svantaggiate » del 18 ottobre 2021, successiva alla formazione della graduatoria di cui al decreto dirigenziale 94222 del 2 agosto 2021, non viene chiesto alcunché riguardo la proprietà dell'area;

d) nel caso del comune di Fornovo, l'area oggetto dell'intervento è riconosciuta urbanisticamente quale area a *standard* per servizi di interesse pubblico, per la quale è prevista obbligatoriamente la cessione gratuita al comune, e quindi in forza del vigente piano di governo del territorio, tale area è già destinata alla finalità prevista nel progetto;

e) nella delibera comunale di approvazione del progetto si dichiara che « è in corso di perfezionamento l'iter amministrativo per l'acquisizione dell'area individuata per la realizzazione del nuovo polo scolastico »;

f) il progetto di cui si è bloccato l'iter per il finanziamento contempla non solo il polo dell'infanzia, ma anche le scuole primarie e secondarie di I grado con annessa palestra, mensa e aree polifunzionali per attività di vario genere in collaborazione con i consultori familiari di Treviglio e Caravaggio —:

se i Ministri interrogati non ritengano opportuno adottare iniziative, per quanto di competenza, al fine di consentire l'ammissione al finanziamento di cui in premessa del progetto presentato dal comune di Fornovo San Giovanni per la realizzazione di un polo dell'Infanzia, in considerazione del fatto che l'area di intervento è già destinata alla finalità prevista nel progetto dagli strumenti urbanistici e ne è in corso l'acquisizione a titolo gratuito.

(4-11419)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta orale:

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

nelle ultime settimane, alcuni organi di stampa hanno formulato alcune osservazioni in merito alla metodologia di conteggio dei dati relativi al resoconto quotidiano sul numero di contagi, ricoveri e decessi relativi al COVID-19;

in particolare, sono stati sollevati dubbi su congruità e uniformità nonché tempistica, delle procedure di acquisizione, trasmissione e pubblicazione quotidiana dei dati provenienti dalle diverse regioni italiane;

a questo proposito, si segnala che il quotidiano *Il Tempo*, l'8 febbraio 2022, rilevando l'elevato numero dei decessi, a fronte di una progressiva flessione del numero di contagi e ricoveri, ha sottolineato che « Come avvenuto altre volte al computo odierno sono stati aggiunti dei decessi da alcune Regioni che li hanno comunicati solo oggi »;

il giornale spiega che « solo dalla Sicilia sono 51 quelli che riguardano giorni precedenti. Stesso discorso per 12 decessi comunicati solo oggi dalla Campania in eccedenza a quelli odierni, e 13 dalla Puglia. Tolti i quali il numero complessivo appare in linea con il trend »;

il caso segnalato dal quotidiano non sarebbe isolato, ma, secondo quanto riferiscono gli organi di stampa, si verificherebbe sistematicamente e riguarderebbe, non solo i decessi, ma tutti i dati connessi alla pandemia da COVID-19, quali il numero dei contagiati e dei ricoverati e il numero dei tamponi effettuati quotidianamente;

l'agenzia giornalistica « Italia » (AGI), il 18 gennaio 2022, ha riferito di un « errore nel bollettino quotidiano sui contagi in Italia, che oggi ha fatto segnare il nuovo record di sempre con 228.179 contagi. La Puglia viene accreditata di ben 28.589 casi, ma in realtà i positivi trovati nelle 24 ore sono 12.414: i restanti 16.175, a quanto si apprende da fonti del ministero della Salute, sono riconteggi di casi diagnosticati nella regione con tampone antigenico rapido dal 1° gennaio 2022 »;

l'agenzia, nel riferire che « la correzione verrà apportata domani e comunque non avrà alcuna conseguenza sul calcolo settimanale dell'incidenza », segnala che ci sono stati « problemi anche per quanto riguarda i numeri dei decessi. I 434 decessi inseriti nel bollettino di oggi, record di questa quarta ondata e numero più alto dal 16 aprile, vanno in realtà corretti alla luce dei recuperi di dati arretrati della Regione Sicilia »;

il 4 febbraio 2022, il quotidiano *il Giornale* ha riportato alcune dichiarazioni dell'infettivologo Matteo Bassetti, secondo il quale « si sovrastimano i morti. Il numero non scenderà a breve finché non cambieremo la modalità di considerare il virus »;

il quotidiano riferisce che secondo il medico « nel nostro Paese persiste un'erata prassi nel computo delle morti provocate dal virus, con conseguenze altrettanto

fallaci sia sul piano medico, sia su quello della percezione sociale del pericolo», in pratica i dati di queste settimane «mettono in evidenza ciò che sostengo da oltre un mese: in questa fase sono moltissimi i decessi con Covid e non a causa del Covid»;

la questione della correttezza e del rigore nel raccogliere, trasmettere e pubblicare i dati sulla pandemia non è affatto secondaria, in quanto potrebbe avere, come precedentemente detto, conseguenze negative sotto il profilo della gestione medico-scientifica della pandemia e sotto il profilo della percezione del pericolo;

questo aspetto acquista particolare rilievo, anche in considerazione del fatto che alcune misure di contrasto della diffusione del virus hanno comportato molteplici restrizioni che hanno inciso negativamente sulla vita dei cittadini —:

quali siano i sistemi di raccolta dei dati relativi ai *report* quotidiani sulla diffusione del COVID-19 e se non ritenga opportuno assumere iniziative, per quanto di competenza, anche di natura normativa, per definire un sistema organico nella raccolta quotidiana dei dati, al fine di fornire un resoconto aderente alla realtà di diffusione del virus. (3-02767)

* * *

SVILUPPO ECONOMICO

Interrogazione a risposta scritta:

VALLASCAS. — *Al Ministro dello sviluppo economico, al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi mesi, si è assistito a un progressivo rincaro dei prezzi del carburante per autotrazione, che ha raggiunto livelli insostenibili con ripercussioni negative su imprese e famiglie;

il prezzo medio del *self* ha raggiunto le cifre record di 1,819 euro per la benzina e di 1,700 euro per il gasolio, mentre il «servito» ha oltrepassato i due euro per la

benzina e si attesta attorno a 1,9 euro per il gasolio;

secondo quanto riportano alcuni organi di stampa, il prezzo del Gpl non avrebbe subito rincari anche se, nell'ultimo anno, avrebbe comunque registrato un aumento complessivo del 30 per cento;

secondo quanto riferisce il *Quotidiano Nazionale* del 17 gennaio 2022, che riporta alcune stime di Codacons, «I nuovi rincari che si stanno registrando presso i distributori di carburante portano oggi un pieno di benzina a costare 14,6 euro in più rispetto allo stesso periodo del 2021. Mentre per un pieno di gasolio si spendono 14,4 euro in più»;

secondo l'associazione dei consumatori la benzina «costa il 20 per cento in più rispetto ad un anno fa» mentre «Il gasolio è aumentato in un anno del +21,6 per cento. Incrementi che hanno effetti diretti sulle spese dei consumatori. Solo per i rifornimenti di carburante una famiglia spende oggi 352 euro in più all'anno in caso di auto a benzina. E 347 euro in più in caso di auto a gasolio»;

a questi rincari diretti «vanno aggiunti quelli indiretti sui prezzi al dettaglio. Considerato che costi di trasporto più elevati fanno aumentare i listini di una miriade di prodotti»;

questa situazione rischia di ripercuotersi soprattutto sul tessuto produttivo delle regioni insulari che pagano i costi aggiuntivi, diretti e indiretti, dell'insularità, che incidono sulla redditività delle aziende e sulla competitività di prodotti e servizi offerti;

a questo proposito, alcuni quotidiani della Sardegna hanno segnalato gli effetti diretti dei rincari sul comparto degli autotrasportatori dell'isola, aumenti che si ripercuotono su tutti i settori produttivi, considerato che l'80 per cento delle merci viene veicolata su gomma e attraverso nave;

la *Nuova Sardegna* del 4 febbraio 2022 ha riferito che la dinamica dei prezzi del carburante «nella sola isola sta andando a colpire, pesantemente, le circa 1.500 im-

prese artigiane, con un totale di oltre 4 mila dipendenti, che movimentano l'80 per cento delle merci su tutto il territorio isolano »;

in base a questi aumenti, Confartigianato imprese Sardegna ha stimato che « il costo del pieno per un mezzo pesante di oltre 11 tonnellate sia cresciuto di 150 euro. Prendendo come riferimento la percorrenza media di un mezzo pesante all'anno di 100 mila chilometri che fa circa 3,3 chilometri al litro, il risultato produce un aumento insostenibile per un autotrasportatore, che in soli 12 mesi comporta un aggravio di costo di migliaia di euro per ogni automezzo »;

questa situazione penalizza anche i gestori dei distributori di carburante sui quali pesano la crisi del settore e gli effetti negativi generati dalle liberalizzazioni che, in mancanza di controlli e regole chiare, hanno rafforzato le compagnie petrolifere e indebolito i gestori delle singole imprese di distribuzione che non hanno nessun controllo nella determinazione dei prezzi finali di prodotto e servizi;

il rincaro dei costi energetici rischia di rinviare la ripartenza post-pandemica, visto che sta agendo sia sul potere d'acquisto delle famiglie sia sulla competitività delle aziende —:

quali iniziative il Governo intenda adottare, per quanto di competenza, anche di natura normativa, per contenere l'aumento dei prezzi di carburante e se non ritenga opportuno adottare iniziative per prevedere delle misure di compensazione dei costi dell'insularità per operatori economici delle regioni insulari. (4-11415)

* * *

TRANSIZIONE ECOLOGICA

Interrogazioni a risposta in Commissione:

VALLASCAS. — *Al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

l'isolamento termico esterno dell'edificio è uno degli interventi a cui sono

riconosciute elevate prestazioni di efficientamento energetico tanto che il legislatore lo ha posto al centro degli incentivi del cosiddetto Superecobonus 110 per cento di cui all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

la citata disposizione ha dato impulso a una molteplicità di interventi di riqualificazione energetica che, se da una parte sono stati accolti con entusiasmo dal settore dell'edilizia, dall'altra, hanno fatto emergere molteplici criticità, per quanto concerne la scarsità di materiali e manodopera, l'inadeguatezza dei controlli e la stessa qualità dei lavori effettuati, anche considerata l'urgenza di concentrare l'alto numero di interventi in un lasso temporale a disposizione oggettivamente breve;

secondo l'aggiornamento del rapporto dell'Enea sull'utilizzo della citata misura del Superecobonus 110 per cento, al 31 gennaio 2022, erano stati ammessi a detrazione interventi per un ammontare di oltre 18 miliardi di euro con 107.588 asseverazioni presentate;

nel novero di questi lavori, buona parte è rappresentata dalla realizzazione del cosiddetto cappotto termico di cui al citato articolo 119, comma 1, lettera a);

seppure il comma 3 del medesimo articolo individui i requisiti minimi per l'accesso degli interventi alla misura della detrazione, secondo alcuni istituti di ricerca e alcune associazioni di categoria, questi non terrebbero conto di alcuni aspetti di particolare rilevanza per la scelta delle tecnologie da impiegare;

in particolare, non si terrebbe conto delle condizioni climatiche dei luoghi in cui vengono realizzati gli interventi, aspetti non affatto secondari visto che tra gli scopi dell'efficientamento energetico c'è soprattutto quello di conseguire un'ottimale, ed efficiente, gestione dei sistemi di riscaldamento e raffrescamento degli edifici, al fine di garantire comfort abitativo e ridotti consumi energetici;

l'installazione di un cappotto termico nasce principalmente dalla necessità di ri-

durre le perdite di calore che avvengono nella stagione invernale, ma è anche vero che continua a « vestire » l'edificio anche durante la stagione estiva;

ne consegue che, ai fini dell'efficiamento, risulta determinante l'impiego di tecnologie che abbiano un'ottima risposta anche nella stagione estiva, aspetti che, viceversa, non sarebbero richiesti dai requisiti minimi;

come hanno rilevato alcuni istituti di ricerca, rivestimenti esterni con una bassa capacità termica (con rivestimenti leggeri), se risultano più adatti alle zone climatiche più fredde (F o E), ovvero nella stagione invernale, rispondono in maniera inadeguata nelle zone climatiche più calde (comunque nella stagione estiva o in presenza di ampie escursioni termiche), quando è necessario favorire il rilascio verso l'esterno del calore accumulato durante il giorno dalle pareti per effetto dell'irraggiamento e mantenere stabile la temperatura interna;

in questi casi, sarebbero più adatti rivestimenti « massivi », visto che una bassa capacità termica determinerebbe un aumento della temperatura interna con il conseguente aumento di costi e consumi energetici, anche per la necessità di raffrescare i locali interni con impianti di condizionamento;

da quanto esposto, emergerebbe una situazione paradossale secondo la quale nell'accesso alle detrazioni fiscali del cosiddetto Superbonus 110 per cento, verrebbero ammesse tecnologie che invece di determinare un efficientamento energetico causerebbero ulteriori consumi e costi energetici —:

se non ritenga opportuno, per quanto di competenza, adottare iniziative, volte a introdurre — in sede di adozione dei decreti sui requisiti minimi, di cui al decreto legislativo 10 giugno 2020, n. 48 — criteri che siano in grado di incentivare e premiare la scelta di tecnologie e materiali in base anche alle caratteristiche climatiche dei territori è, in particolare, ad aspetti quali la zona climatica, l'esposizione all'irraggia-

mento solare, l'escursione termica nella giornata, il comportamento di tecnologie e materiali durante la stagione estiva.

(5-07566)

GRIPPA. — *Al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

da un articolo pubblicato sulla pagina web di Openpolis del 10 febbraio 2022 intitolato « Il ruolo delle amministrazioni comunali nella tutela dell'ambiente » si rileva che la crescente necessità di trovare delle soluzioni ai cambiamenti climatici in corso è motivo di preoccupazione per più della metà degli italiani. Circa il 55,8 per cento degli italiani è preoccupato per il cambiamento climatico secondo l'Annuario statistico italiano 2021;

si legge, altresì, che gli agenti atmosferici straordinari generano delle perdite sia a livello economico, che sul piano biologico, andando a minare i delicati equilibri dell'ecosistema terrestre. La tutela dell'ambiente è di esclusiva competenza statale nell'ambito della potestà legislativa, ma i comuni possono contribuire gestendo gli aspetti amministrativi, di monitoraggio e gli interventi locali. La salvaguardia dell'ambiente è uno dei pilastri del Piano di ripresa e resilienza (Pnrr), ideato per usufruire dei fondi stanziati dall'Europa per il progetto *Next generation Eu*. Nella seconda missione, interamente dedicata alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica, la quarta componente è relativa a progetti pensati per rendere i territori italiani più resilienti agli effetti dei cambiamenti climatici e proteggere la natura e la biodiversità;

l'importanza del verde urbano per le città, passa anche da Pnrr che, tra gli investimenti strutturati, prevede quello relativo al verde urbano ed extraurbano con 330 milioni di euro investiti in 6,6 milioni di alberi da piantare su 6.600 ettari. L'obiettivo è quello di preservare la biodiversità diffusa, ridurre l'inquinamento atmosferico in città e rigenerare i paesaggi urbani, cercando di arginare il consumo di suolo. Questo elemento è fondamentale per

la vivibilità di una città, anche in relazione alle funzioni sociali che può avere sia per gli adulti che per i minori;

sul piano della salvaguardia ambientale, i comuni si occupano principalmente di attività di amministrazione e monitoraggio di progetti locali, attenendosi alle linee guida e ai principi legislativi dello Stato centrale. Sebbene nel medesimo articolo sia descritto un quadro dell'impegno dei diversi comuni italiani rispetto al tema del verde, questo non si discosta molto da quello che da decenni emerge dalle ricerche sull'argomento: con i comuni del nord del Paese che investono molto di più rispetto a quelli del Sud —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto esposto e se i dati citati nel suddetto articolo corrispondano a quelli in possesso degli uffici del Ministero della transizione ecologica;

quali ulteriori iniziative si intendano adottare, per quanto di competenza, al fine di incentivare e rendere strutturale la cura del verde da parte degli enti del Sud del Paese, ovvero rendere concreti programmi come quelli dedicati alla protezione dell'ecosistema naturale tra cui quello legato alla tutela, alla valorizzazione e al recupero ambientale. (5-07567)

**Apposizione di firme ad una
interpellanza.**

L'interpellanza Flati e Papiro n. 2-01421, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta dell'8 febbraio 2022, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: Ferraresi, Corneli, Di Lauro, Zolezzi, Torto.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



18ALB0175200