

645.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
ATTI DI INDIRIZZO:		Giustizia.	
<i>Risoluzioni in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
IX Commissione:		Gallo	5-07607 24744
Grippa	7-00799 24731	Infrastrutture e mobilità sostenibili.	
Rosso	7-00800 24734	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
ATTI DI CONTROLLO:		Durigon	4-11446 24745
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Interno.	
<i>Interrogazioni a risposta orale:</i>		<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Grillo	3-02781 24737	Silvestroni	3-02780 24746
Mollicone	3-02782 24738	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Tonelli	4-11445 24746
Ferrari	4-11443 24738	Politiche agricole alimentari e forestali.	
Rampelli	4-11449 24739	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Fratoianni	4-11452 24740	Baldini	4-11442 24747
Difesa.		Salute.	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Sapia	4-11444 24741	Comaroli	4-11448 24748
Economia e finanze.		Ruggiero	4-11450 24749
<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>		Cunial	4-11451 24750
Morassut	5-07604 24742	Ruggiero	4-11453 24751
Bordonali	5-07606 24743		

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.
Sviluppo economico.		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Torromino	24755
Aresta	5-07603 24752	Apposizione di firme ad interrogazioni	24755
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Pubblicazione di un testo riformulato	24755
Bagnasco	4-11447 24753	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Transizione ecologica.		Villarosa	24755
<i>Interpellanza:</i>		Trasformazione di documenti del sindacato	
Dori	2-01434 24753	ispettivo	24756

ATTI DI INDIRIZZO

Risoluzioni in Commissione:

La IX Commissione,
premessò che:

in Italia viaggia su strada il 55,9 per cento delle merci del mercato interno (tonnellate/chilometri con origine e destinazione nei nostri confini), secondo i dati del Conto nazionale trasporti del Mims 2019/2020. Per quanto riguarda la strutturazione del settore dell'autotrasporto, si rileva che sono 87.460 le aziende dell'autotrasporto attive in Italia, per un totale al 2018 di 328,627 addetti, di queste 62,159 (quasi il 76 per cento) sono microimprese (da 1 a 5 veicoli);

nonostante il settore dell'autotrasporto italiano sia quello più assistito dalla finanza pubblica, molte aziende rischiano di soccombere e cessare l'attività a causa delle caratteristiche dimensionali e finanziarie. Negli ultimi 20 anni si è determinata una concentrazione del settore industriale e di quello relativo ai servizi di logistica in grandi multinazionali; nello stesso periodo il settore dell'autotrasporto è rimasto frazionato e destrutturato in imprese di piccole e piccolissime dimensioni. Tale distorsione avrebbe determinato un « peso » negoziale differente da parte degli stessi autotrasportatori che hanno visto le loro tariffe abbassarsi notevolmente, non per effetto della qualità o efficienza del trasporto, ma per una rincorsa al contenimento dei costi;

nel discutere l'avvenire di tale settore, occorre tener presente la sua rilevanza strategica ed economica per il Paese, che richiede l'attuazione di politiche di investimento e gestionali di dimensioni sempre più ampie per far fronte alle eventuali inefficienze e disequilibri del settore sia dal punto di vista economico, che sotto il profilo energetico e ambientale. Tale esigenza, richiede un'attenta programmazione strategica che, a sua volta, deve essere basata su adeguati strumenti di conoscenza riguardanti lo stato della rete della viabilità, la

domanda di trasporto attuale e la sua prevedibile evoluzione futura, consentendo di individuare le migliori alternative progettuali possibili sul territorio;

L'attuale stato di emergenza pandemica degli ultimi due anni ha messo in evidenza il ruolo strategico dell'autotrasporto e della logistica, quali servizi essenziali nell'economia del Paese. La crisi può essere, tuttavia, un'importante opportunità per ripensare il modello di *supply chain* ed essere pronti alle future sfide tecnologiche. A tal proposito, per ottimizzare i processi logistici, garantire logiche *just-in-time* e ridurre al minimo le scorte, è però fondamentale un'organizzazione quanto più possibile flessibile ed efficiente, che sfrutti a pieno l'automazione di processo e l'adozione pervasiva di nuove soluzioni digitali intelligenti. Il processo di trasporto e consegna merci coinvolge una pluralità di attori diversi – produttori, operatori logistici, vettori e distributori – ognuno con la propria visione del processo e relativa porzione di patrimonio informativo. Come rilevato dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, 1/5 dei viaggi su strada in Unione europea e a carico vuoto, ciò comporta un dispendio energetico, un costo per le aziende e per i clienti finali, un inutile aggravamento dell'inquinamento atmosferico. In questo scenario, il digitale gioca un ruolo fondamentale, l'uso di piattaforme di prenotazione dei carichi per spedizionieri e vettori consente l'ottimizzazione delle consegne e riduce i viaggi a vuoto;

il settore dell'autotrasporto, da tempo, richiede un'attenzione particolare per le diverse problematiche, che lo interessano, per il quale risultano necessarie misure urgenti e indispensabili da adottare per risolvere problemi strutturali e finanziari che non permettono più una prosecuzione ottimale delle attività;

nel settore dei trasporti eccezionali sono sempre di più le criticità evidenziate dalle aziende, tanto che per le componenti interessate del Sistema Confindustria, non è più rinviabile un esame approfondito della tematica con numerose istanze che

riguardano lo studio di percorsi alternativi con gli enti gestori delle strade, una maggiore celerità e condivisione nella definizione della normativa, più incentivi alle province per la manutenzione della rete stradale e un coordinamento attivo tra regione, province ed enti gestori delle strade. Alla crescita delle richieste di trasporti eccezionali, si accompagna una generale ed esponenziale criticità nelle procedure del rilascio delle stesse per le aziende, oltre che nella regolamentazione normativa del settore. La principale conseguenza è che le merci rischiano di uscire dalle fabbriche con sempre maggiore lentezza, a discapito della competitività delle imprese;

inoltre, secondo dati Aiscat e riferiti al 31 dicembre 2018, su 407 aree di servizio e 246 di parcheggio solo l'Autoparco di Brescia Est, sulla A4, e l'Autoporto di Sado, vicino alla barriera di Vipiteno, risultano in grado di garantire sicurezza, *comfort* e riposo agli autotrasportatori. Si tratta di un argomento trattato anche dalla Commissione europea, con il regolamento delegato 885/2013/UE, inerente i servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti a norma della direttiva 2010/40/UE (che li prevede espressamente) e, ancor prima, nella direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, dove si afferma che « la creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta sicuri dovrebbe pertanto costituire parte integrante » di tale gestione. Secondo tale regolamento, affinché le aree di sosta possano essere ritenute sicure, devono consentire agli utenti di evitare lo stazionamento improprio e contribuire alla sicurezza di conducenti e merci;

una ulteriore criticità da parte degli operatori del settore è stata rilevata nell'ambito delle operazioni di carico e scarico nei porti. L'Osservatorio della consulta dell'autotrasporto e della logistica, con la circolare n. 62 del 2011, ha fissato la misura dell'indennizzo in caso di superamento del periodo di attesa connesso alle operazioni di carico e di scarico. L'ammontare della misura è stato fissato in quaranta euro l'ora. Tale indennizzo è dovuto al vettore in

caso di superamento del periodo di franchigia, fissato dalla legge in due ore al carico e due ore allo scarico;

negli ultimi anni le grandi imprese del settore hanno iniziato una politica di delocalizzazione, aprendo stabilimenti nei Paesi neocomunitari. I camion, poi, finiscono per operare comunque in Italia. L'autotrasporto italiano non può essere, quindi, lasciato all'ordinaria amministrazione, eludendo le questioni di una riforma necessaria a discapito di una crisi che potrebbe rivelarsi, inevitabile;

nei settori del trasporto e della logistica, dove la movimentazione delle merci cresce allo stesso ritmo dell'*e-commerce* e dove si registrano marcati recuperi delle attività, alcuni problemi rimangono irrisolti. Una dinamica particolare, che vede crescere esponenzialmente la domanda di lavoro per le imprese di autotrasporto a cui non sempre corrisponde un'offerta simmetrica;

tale fenomeno risulta influenzato da diversi fattori. Primo fra tutti, la concorrenza di imprese di Paesi (europei) con basso costo del lavoro, che stanno riuscendo ad acquisire quote di mercato importanti nella movimentazione internazionale delle merci. Sulla base dei dati Eurostat, il costo medio del lavoro delle imprese del comparto è più che dimezzato (-58,4 per cento), rispetto a quello delle imprese di autotrasporto italiane;

si evidenzia, inoltre, che il rincaro del prezzo dei carburanti registrato negli ultimi mesi sta creando non pochi problemi al settore dell'autotrasporto. Gli aumenti delle materie prime, di luce e gas, infatti, riguardano anche il gasolio per autotrazione, che è ancora il carburante più diffuso, ma anche l'additivo AdBlue per i veicoli più moderni e il Gnl (Gas naturale liquefatto). Infatti, come evidenziato dalle associazioni di categoria, si registrano aumenti generalizzati per oltre il 25 per cento nell'arco di un anno, equivalenti a maggiori costi per oltre 535 milioni di euro a danno delle piccole e medie imprese, che l'autotrasporto non riesce a ribaltare sui propri

committenti e che finiscono per scaricarsi interamente sui pochi margini di profitto delle imprese. Occorre, a tal proposito, intervenire celermente, al fine di dare una risposta concreta al settore dell'autotrasporto ed evitare possibili situazioni di stallo;

inoltre, da tempo, le imprese di autotrasporto (merci e persone) lamentano la mancanza di personale qualificato come conducente per i mezzi pesanti, perlopiù dovuta al costo elevato da sostenere per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida (C, CQC e altro). Per colmare il divario generazionale occorrerebbero circa 15 mila autotrasportatori, ma, ad oggi, si rileva un'importante assenza di autisti giovani in sostituzione dei « veterani ». Secondo il Mims, in Italia, il 45,8 per cento degli autisti possessori di CQC ha più di 50 anni a fronte dello 0,4 per cento che ha meno di 24 anni e del 18,1 per cento che ha meno di 40 anni;

a tal fine, la legge 30 dicembre 2018, n. 145 aveva introdotto uno specifico credito d'imposta per le imprese di autotrasporto che – entro il 31 dicembre 2020 – avessero assunto autisti *under 35* muniti di patente C;

da ultimo, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha introdotto, per determinate categorie di soggetti, il riconoscimento di un contributo, pari ad un importo massimo di 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi;

visto il costo medio per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida molto elevato, compreso tra i 2.000 e i 3.000 euro, le misure previste dal decreto citato, sono state, da ultimo, modificate, in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, alla Camera dei deputati, prevedendo l'istituzione di un Fondo per contribuire, in

misura pari all'80 per cento della spesa sostenuta per il conseguimento della patente di guida, ai giovani di età compresa tra i 18 e i 35 anni, che intendono svolgere l'attività di conducenti nell'autotrasporto;

inoltre, il medesimo decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, all'articolo 1, comma 5-*quiquies*, ha autorizzato la presenza a bordo degli autocarri, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi,

impegna il Governo:

a) a prevedere l'istituzione di un tavolo interministeriale permanente, di confronto sulla crisi del settore dell'autotrasporto, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, composto dai rappresentanti istituzionali, nonché dai maggiori rappresentanti delle associazioni di categoria in relazione al tema dell'aumento del costo del carburante, al contrasto del fenomeno del *dumping* contrattuale per la tutela dei lavoratori e delle imprese del settore, nonché per affrontare l'impatto delle nuove norme comunitarie in tema di accesso e permanenza al mercato;

b) a prevedere la pubblicazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, delle tabelle ministeriali sui costi di esercizio aggiornati e l'adeguamento automatico delle tariffe di autotrasporto;

c) ad adottare iniziative, per quanto di competenza, volte a disporre l'aggiornamento delle strade in termini di denominazioni, lunghezze e limiti, nonché per l'autorizzazione al transito delle differenti categorie di veicoli, al fine di poter elaborare una mappatura nazionale delle strade sulle quali autorizzare la circolazione dei TE (trasporti eccezionali);

d) ad adottare iniziative di competenza per consentire che siano urgentemente introdotte misure idonee a dare ef-

fettiva applicazione a quanto previsto dalla direttiva n. 293 del 15 giugno 2017 in materia di autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, ovvero per far sì che gli enti preposti si adoperino affinché vengano effettivamente superate tutte le criticità relative a difformità e tempi eccessivamente lunghi delle procedure di emissione degli atti autorizzativi, oneri di accertamento impropriamente messi a carico delle imprese;

e) ad adottare iniziative, per quanto di competenza, e in raccordo con le regioni, al fine di prevedere il completamento e l'implementazione dell'archivio nazionale delle strade per facilitare l'individuazione di percorsi alternativi in caso di precipitazioni nevose, nonché per consentire la partecipazione a due o più rappresentanti delle maggiori sigle di autotrasporto regionali alle conferenze regionali permanenti, di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 3 aprile 2006, n. 180, al fine di acquisire proposte tecnico-operative per un'efficiente applicazione dei piani neve regionali;

f) ad adottare iniziative, per prevedere, ad integrazione della circolare 19 novembre 2019 – prot. n. 35677, concernente i corsi di qualificazione iniziale e formazione periodica CQC –, che i corsi di aggiornamento per la predetta qualifica possano essere organizzati e svolti in sede, per le aziende o i consorzi di aziende che abbiamo un numero di dipendenti qualificati superiore a 35, al fine di attuare le opportune esercitazioni pratiche;

g) ad adottare iniziative volte a valutare l'introduzione di una specifica area tra le aree tecnologiche degli istituti tecnici superiori I.t.s. denominata « Trasporti e logistica », al fine di provvedere alla realizzazione di corsi di formazione specifici per il settore;

h) ad adottare iniziative per ampliare la rete delle aree di sosta sicure per veicoli industriali, previste nell'ambito del programma europeo *Safe and Secure Trucks Parking Area*, nonché ad applicare quanto

previsto dal regolamento delegato (Ue) n. 885 del 2013, adottato, nel quadro della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (Its), nonché per rivedere la qualità dei servizi offerti per gli autotrasportatori nelle aree di sosta gestite anche dai concessionari privati;

i) ad adottare iniziative per rivedere la normativa in materia di pagamento delle sanzioni amministrative per gli autotrasportatori, di cui all'articolo 202, comma 2-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevedendo che la sanzione in misura ridotta sia pagata solo per il tramite di strumenti di pagamento elettronico;

l) a incentivare lo sviluppo di una piattaforma unica per la digitalizzazione e la gestione dei flussi di traffico di movimentazione nei porti, al fine di addivenire alla dematerializzazione dei documenti di trasporto, nonché ad una maggiore diffusione e copertura dei sistemi di controllo e verifica della merce trasportata, anche per consentire la riduzione dei tempi di attesa per le fasi di carico e scarico, nonché per effettuare le stesse nei limiti dei tempi di franchigia consentiti.

(7-00799) « Grippa, Scagliusi, Barbuto, Luciano Cantone, Carinelli, De Lorenzis, Ficara, Raffa, Liuzzi, Serritella, Traversi ».

La IX Commissione,

premessò che:

la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali evidenzia, al considerando n. 7, che gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario;

all'articolo 1, paragrafo 5, la predetta direttiva dispone che sia lasciato impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare, nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari;

tari, ma che non siano incompatibili con la direttiva medesima o con altre disposizioni del diritto comunitario e che tali misure possano comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari;

la Commissione europea, con la Comunicazione recante «Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» (2014/C99/03) ha inteso regolare, nell'ambito della disciplina degli aiuti di Stato, il tema degli aiuti alle compagnie aeree per l'avvio di nuove rotte, indicando i criteri da utilizzare per valutare se, mediante la concessione di incentivi, il gestore aeroportuale abbia beneficiato di un vantaggio economico, applicando il cosiddetto *test* dell'operatore in un'economia di mercato («*test* MEO»);

l'articolo 13, comma 14, del decreto-legge n. 145 del 2013 ha stabilito, come criterio generale, che per l'erogazione di contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento ai vettori aerei per lo sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, le società di gestione aeroportuali, debbano esperire procedure di scelta del beneficiario concorrenziali e trasparenti, in modo da consentire la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati. A tal fine la norma ha previsto l'emanazione di apposite Linee guida da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto;

il 2 ottobre 2014 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti («Art»), ha emanato le «Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi dell'articolo 13 commi 14 e 15, del decreto-legge 23 dicembre 2013 n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014 n. 9»

(in seguito «Linee Guida 2014»), applicabili a tutte le società di gestione aeroportuale italiane (sia pubbliche che private) dal 1° gennaio 2015, contenenti i criteri per le procedure trasparenti e non discriminatorie per la concessione di incentivi;

l'11 agosto 2016 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha modificato, a quanto consta all'interrogante, senza l'acquisizione preventiva del parere dell'Art, le Linee Guida 2014, con un nuovo testo che non garantisce adeguati livelli di trasparenza e non discriminazione, come rilevato dalla stessa Art nel proprio parere rilasciato l'8 settembre 2016 dopo l'emanazione delle linee guida («Linee Guida 2016»);

le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree, hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza, che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi;

tale prassi, unita alla proliferazione a livello nazionale di scali aeroportuali, ha comportato un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni Novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori *low cost* hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70 per cento;

la conquista di quote di mercato da parte dei vettori *low cost* ha causato, negli ultimi 15 anni, l'uscita dal mercato di 22 vettori con licenza italiana (di cui 20 passeggeri e 2 cargo), incluse le due maggiori Alitalia e Meridiana/Air Italy, lasciando, ad oggi, attive solo 4 compagnie passeggeri e 3 cargo;

tali iniziative hanno generato una concorrenza tra gli aeroporti, soprattutto quelli più piccoli, per garantire la sostenibilità delle proprie operazioni, nonché tra enti locali e gestori aeroportuali che, sostenuti da interessi territoriali e dimenticando

la visione sistemica dell'industria, operano per intercettare l'offerta delle compagnie *low cost* straniere. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie, arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito in caso di interruzione dei contributi economici, tali da condizionare anche le scelte dei Governi a livello locale e centrale;

il sistema di incentivazione prevede, infatti, una prima fase in cui vi è l'apertura della destinazione, che può godere di incentivi per un massimo di tre anni, e, successivamente, l'avvio di una seconda fase che vede coinvolti gli enti locali e le compagnie aeree nella conclusione di un accordo per la promozione del territorio, il cosiddetto *co-marketing*, di norma estremamente generico e le cui condizioni, soprattutto in termini di incentivi, rimangono, per ragioni di strategia di mercato, riservate;

sulla base delle Linee guida 2016 risulta pressoché impossibile conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società, aeroportuali ai vettori. L'ultima stima pubblica disponibile effettuata da Art parla di circa 236 milioni di euro erogati a titolo di incentivi da parte di 28 aeroporti italiani nel 2017. Articoli di stampa hanno inoltre stimato che, nel solo 2019, il sistema aeroportuale italiano abbia erogato più di 390 milioni di incentivi alle compagnie *low cost*, che nel 2021 sono aumentati fino a raggiungere un ammontare complessivo di 516 milioni di euro;

i vettori *low cost* sono in grado di adottare delle politiche tariffarie particolarmente aggressive, molto spesso offrendo tariffe di importo inferiore alle tasse aeroportuali, grazie agli incentivi riconosciuti che vanno ad abbattere drasticamente i costi operativi per singolo passeggero e permettono così un vantaggio competitivo nei confronti dei vettori tradizionali;

oltre al fenomeno degli incentivi aeroportuali c'è inoltre una pratica molto in uso da parte degli enti locali, gli « accordi di *co-marketing* », mediante la quale ven-

gono riconosciuti contributi a vettori, anche in questo caso soprattutto *low cost*, per l'acquisto di spazi pubblicitari di questi ultimi finalizzato alla promozione del territorio afferente l'aeroporto di riferimento; tale pratica non è regolata da alcuna norma nazionale o comunitaria e, oltre ad essere poco trasparente, ha dato luogo ad un'ulteriore forma di discriminazione tra vettori;

il Governo italiano ha deciso, con l'articolo 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, di costituire una nuova compagnia aerea a capitale totalmente pubblico, Italia Trasporto Aereo S.p.a. (« Ita Airways »), prevedendo un capitale massimo di 3 miliardi di euro, poi ridotto a 1,3 miliardi di euro, a seguito della decisione della Commissione europea C (2021) 6659 final del 10 settembre 2021;

la IX Commissione, dopo approfondito esame, ha espresso, in data 17 marzo 2021, un parere favorevole con osservazioni rispetto al piano industriale di Ita Airways;

il progetto di rilancio del vettore nazionale e l'investimento operato dal Governo italiano con la costituzione di Ita Airways rendono, dunque, non più rinviabile l'adozione di una serie di riforme ed iniziative tese a garantire pari condizioni e a supportare il rilancio della Compagnia nazionale, e in particolare iniziative per intervenire sull'attuale assetto normativo sottostante le politiche di incentivazione per offrire maggiore trasparenza, accessibilità e pari condizioni,

impegna il Governo:

ad adottare, in osservanza ai principi di trasparenza e competitività, ogni opportuna iniziativa, anche di carattere normativo, volta a garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione di incentivi pubblici, contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento, destinati ai vettori aerei per lo sviluppo di nuove rotte;

ad adottare le iniziative di competenza volte ad emanare, dando seguito a

quanto già previsto dall'articolo 13, commi 14 e 15 del decreto-legge n. 145 del 2013, apposite Linee guida finalizzate a prevedere, in capo alle società di gestione aeroportuale, specifici obblighi di comunicazione, a carattere semestrale, relativamente agli incentivi che intendono attivare per l'anno successivo, nonché tutte le incentivazioni riconosciute nell'anno precedente e in quello in corso con specificazione:

a) della tipologia di ciascuna incentivazione, comprensiva di contributi, sussidi, o qualsiasi altra forma di emolumento o le diverse forme della prassi commerciale, con particolare riferimento agli accordi di promozione territoriale e di « *co-marketing* »;

b) della durata complessiva di ciascuna incentivazione;

c) con riferimento al programma delle incentivazioni per l'anno successivo, dei requisiti di cui devono risultare in possesso i vettori;

ad adottare iniziative di competenza per tutelare e valorizzare il proprio investimento in Ita Airways, nel pieno rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato, per il periodo in cui il Ministero dell'economia e delle finanze manterrà la partecipazione azionaria nella compagnia aerea.

(7-00800)

« Rosso ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazioni a risposta orale:

GRILLO, VILLANI, MARTINCIGLIO, PENNA, SAITTA, LUCIANO CANTONE e DIENI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

in base ai dati ed alle ricerche dell'istituto nazionale di geofisica e vulcanologia

(Ingv), in Italia vi è una scarsa consapevolezza del rischio maremoto, derivante dal fatto che gli tsunami, fortunatamente, accadono meno frequentemente dei terremoti, e che l'ultimo tsunami disastroso avvenuto in Italia risale a oltre un secolo fa. Si tratta dello tsunami originato dal catastrofico terremoto di Messina del 1908;

nel 2018 l'Ingv ha pubblicato il primo modello probabilistico di pericolosità da tsunami di origine sismica per l'area del Mediterraneo e dell'Atlantico nord-orientale;

numerosi lavori scientifici hanno evidenziato come il nostro Paese sia interessato da una intensa attività tettonica che si è manifestata anche recentemente tramite terremoti disastrosi che hanno causato anche perdita di vite umane. Quando questa attività si manifesta in aree costiere o sottomarine, agli effetti dello scuotimento sismico, si possono associare la creazione di maremoti come quello devastante che ha interessato Fukushima nel 2011, con ripercussioni inimmaginabili dirette ed indirette non solo nelle immediate vicinanze dell'epicentro, ma anche a migliaia di chilometri di distanza;

il terremoto associato al collasso della caldera di Santorini, ad esempio, ha avuto effetti devastanti in tutte le coste del Mediterraneo centro-orientale;

la presenza di vulcani attivi nei pressi della costa ed in varie isole del Mar Tirreno rende questa area particolarmente critica;

Alessandro Amato, geologo, sismologo, già direttore del centro nazionale terremoti dell'Ingv e ora responsabile del Centro allerta tsunami dell'istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Cat-Ingv) ha evidenziato, in numerosi lavori scientifici, le faglie attive lungo tutto il versante tirrenico e ligure della penisola. In particolare, lo Stretto di Messina è caratterizzato da un esteso sistema di faglie, che caratterizzano larga parte del versante orientale dell'isola e, in modo particolare, nel settore etneo. In questo settore si è manifestato uno dei principali terremoti italiani del secolo scorso. Il grande terremoto del 1908, che rase al

suolo le città costiere adiacenti lo stretto ed in particolare Reggio Calabria e Messina facendo oltre 80 mila vittime ed Amato segnala che circa duemila persone probabilmente morirono per lo tsunami associato al terremoto;

il rischio di tsunami si estende a tutte le coste italiane dato che terremoti, e dunque maremoti, devastanti sono noti in tutta l'area egea e lungo la costa dalmata —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di tale grave situazione e, per quanto di competenza, quali informazioni possieda circa lo stato dell'arte in merito alle misure di previsione di eventi di questa gravità;

quali iniziative siano attualmente poste in essere dalla Protezione Civile, in particolare per quanto concerne un sistema di allerta maremoti che possa alleviare i probabili disastri che causerebbe un eventuale maremoto in Italia. (3-02781)

MOLLICONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

secondo l'Unesco « L'informazione è un bene pubblico [...] e in quanto bene pubblico ha bisogno del sostegno pubblico »;

il Dipartimento dell'informazione e dell'editoria è competente in materia di comunicazione istituzionale del Governo e ha al suo interno, nella struttura dell'Ufficio per le attività di informazione e comunicazione istituzionale e per la tutela del diritto d'autore, il Servizio per la comunicazione istituzionale, che cura, su richiesta dei dipartimenti interessati, la realizzazione delle campagne di comunicazione istituzionale della Presidenza del Consiglio dei ministri;

il sito internet del Die dedica, nella sezione « l'editoria dà i numeri », un approfondimento quantitativo, sui contributi che la stampa e il settore radiofonico hanno ricevuto, fermandosi all'annualità 2016;

secondo l'articolo 41 del decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, poi abrogato

e sostituito dall'articolo 49 del decreto legislativo n. 208 del 2021, l'Amministrazione dello Stato tenuta a ripartire per quote la destinazione di somme nella comunicazione istituzionale, specificatamente almeno il 50 per cento a favore dei giornali quotidiani e periodici, a favore di radio nazionali o equiparate stampa e almeno il 15 per cento a favore dell'emittenza privata televisiva e radiofonica locale;

la quota è regolata sulla competenza di ciascun esercizio finanziario di ogni capitolo destinato alla pubblicità istituzionale ed è sottoposta al controllo da parte dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni;

rientrano nell'ambito di applicazione del citato articolo 41, come specificato dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 settembre 2009 relativa agli indirizzi interpretativi ed applicativi in materia di destinazione delle spese per l'acquisto di spazi pubblicitari da parte delle Amministrazioni dello Stato, « le spese relative all'acquisto di spazi sulla stampa quotidiana e periodica, anche in forma elettronica; su Internet; sui mezzi di diffusione radiotelevisiva; nell'ambito della diffusione di opere presso le sale cinematografiche; sulle reti mobili di comunicazione elettronica » —:

se non si ritenga necessario e urgente rendere noti i dati relativi alle contribuzioni dirette erogate nel corso della XVIII legislatura nei confronti di stampa quotidiana e periodica ed editoria radiotelevisiva e, in particolare, i dati granulari fra stampa, radio e tv negli affidamenti delle campagne istituzionali del Governo, specificamente delle campagne informative relative alla pandemia, assicurando una ricognizione più attuale possibile del sistema finanziario del sostegno pubblico al settore editoriale, anche con pubblicità sui portali istituzionali del Dipartimento dell'informazione e dell'editoria. (3-02782)

Interrogazioni a risposta scritta:

FERRARI, BONIARDI, FANTUZ e GOBATO. — *Al Presidente del Consiglio dei*

ministri, al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

il 31 marzo 2022 dovrebbe terminare lo stato di emergenza proclamato in Italia più di due anni fa. Dichiarazioni in tal senso sono state fatte da componenti del Governo in carica, considerando la curva al momento decrescente del numero di nuove infezioni da COVID-19 e dato il successo della campagna vaccinale coordinata dal Generale Francesco Paolo Figliuolo nella sua veste di commissario straordinario;

il generale di Corpo d'Armata Figliuolo ha assunto un mese fa il nuovo incarico a capo del Comando operativo di vertice interforze (Covi), organismo che supporta il Capo di Stato Maggiore della Difesa, nella funzione di comandante operativo delle Forze armate, continuando a ricoprire però anche l'incarico per l'attuazione e il coordinamento della campagna vaccinale;

nel giorno dell'avvicendamento, il 19 gennaio 2022, il Ministro della difesa, on. Lorenzo Guerini, ha sottolineato come il nuovo incarico sia « un riconoscimento per il suo percorso professionale di assoluto valore e confermato dai risultati conseguiti nell'incarico di Commissario Straordinario all'emergenza COVID-19 », specificando come « il COVI sia uno strumento pienamente interforze, capace di supportare il Capo di SMD nella pianificazione, coordinamento e direzione delle operazioni militari in Italia e all'estero in scenari complessi, contribuendo anche all'elaborazione della dottrina NATO e delle altre organizzazioni internazionali di riferimento »;

tali considerazioni si aggiungono alle precisazioni fatte dal Ministro stesso riguardo agli impegni operativi dell'Italia, che già ora vede schierati più di 5.000 militari in 33 missioni internazionali in 20 Paesi e circa l'importanza che l'Italia partecipi attivamente allo sviluppo di strategie di dissuasione e deterrenza dell'alleanza Atlantica sul fianco est, con un approccio bilanciato tra fermezza e dialogo;

nonostante il Comandante del Covi abbia visitato il 3 febbraio 2022 la base

« Millevoi » di Shama nel Sud del Libano, dove si trova il Comando del contingente italiano, in occasione della giornata in cui la Brigata Aeromobile « Friuli » ha ceduto alla Brigata di Cavalleria « Pozzuolo del Friuli » il comando dell'Operazione « Leone » nell'ambito della missione Unifil l'immagine mediatica del Generale Figliuolo continua a rimanere ancorata al suo ruolo di commissario straordinario;

gli interroganti apprezzano il fatto che il Comando operativo di vertice interforze si inserisca pienamente nel quadro delle attività destinate al contenimento della pandemia su cui la struttura commissariale si poggia, in quanto coordina tutte le capacità essenziali messe a disposizione dalle Forze Armate a supporto delle operazioni Athena ed Eos, contraddistinte da attività di tracciamento e di vaccinazione a favore della popolazione;

si ritiene, tuttavia, che il doppio impegno sia oggettivamente problematico al fine dello svolgimento efficace di entrambi gli incarichi —:

se e quando il nuovo comandante del Comando operativo di vertice interforze (Covi), Francesco Paolo Figliuolo, potrà dedicarsi completamente al suo nuovo ruolo di sostegno allo Stato Maggiore della Difesa, considerata la grave crisi internazionale e militare che ha coinvolto Ucraina e Russia e che rischia di degenerare in un conflitto di proporzioni e pericolosità inaudite. (4-11443)

RAMPELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale.* — Per sapere — premesso che:

il Polo strategico nazionale (Psn) e l'infrastruttura deputata a dare alla pubblica amministrazione un « cloud nazionale »: si parla di tutte le amministrazioni centrali (circa 200), delle Asl e delle amministrazioni locali (regioni, città metropolitane e comuni con più di 250 mila abitanti), delle quali almeno il 75 per cento dovrà migrare sul cloud entro il 2025;

per il progetto, che ha una rilevanza non solo tecnologica, ma anche economica

e geopolitica, sono stati messi a disposizione 1,9 miliardi di euro del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);

il 27 dicembre 2021, in relazione al procedimento relativo alla valutazione di fattibilità delle proposte di partenariato pubblico-privato, pervenute per la realizzazione e la gestione del Polo strategico nazionale (Psn), il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri ha riconosciuto la fattibilità della proposta di partenariato pubblico-privato presentata dalla Tim Spa, *Enterprise Market*, in qualità di mandataria della costituenda Ati con Cassa depositi e prestiti *Equity Spa*, Leonardo Spa, Sogei Spa;

l'Ati è stata, pertanto, nominata soggetto « promotore » ai sensi dell'articolo 183, comma 15, del decreto legislativo n. 50 del 2016;

nell'ambito dell'attività di indagine conoscitiva dell'Anac sulle procedure di *Project Financing* nei servizi, sono emerse rilevanti criticità, con particolare riguardo a una diffusa assenza di concorrenza e una sostanziale posizione di monopolio del promotore del progetto, come si legge nel comunicato diramato dal presidente Busia il 12 gennaio 2022;

la realizzazione e gestione del Psn è una delle più rilevanti « procedure di *project financing* nei servizi » ai fini della realizzazione di tale relevantissima infrastruttura informatica —:

se e quali iniziative siano state adottate per introdurre misure correttive per superare le criticità segnalate dall'Anac, con particolare riguardo alla necessità di favorire la partecipazione di una pluralità di concorrenti — e non del solo soggetto « promotore » — alla procedura di gara per l'affidamento della realizzazione e gestione del Psn;

considerato che il soggetto « promotore » è un Ati nella quale la capogruppo è un soggetto « privato » (Tim Spa), ma vi è la presenza anche di soggetti « pubblici », se gli investimenti che il soggetto « promo-

tore » ha proposto per la realizzazione e gestione del Polo strategico nazionale saranno sostenuti solo dalla componente pubblica dell'Ati. (4-11449)

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

è storicamente accertato che nei confronti dei crimini di guerra e contro l'umanità compiuti da appartenenti all'esercito tedesco durante l'occupazione del nostro Paese venne adottata una non codificata « archiviazione provvisoria », sino al ritrovamento nel 1994 presso la Procura militare, in quello che è stato definito l'« Armadio della vergogna », di 695 *dossier* e un Registro generale riportante 2.274 notizie di reato;

la possibilità dei sopravvissuti e dei loro parenti di avere finalmente giustizia, anche se sotto forma del riconoscimento della responsabilità civile dello Stato tedesco, venne ulteriormente negata dall'intervento della Corte internazionale di giustizia, con una sentenza del 2012, che stabilì l'immunità degli Stati dalla giurisdizione straniera e dalla legge n. 5 del 2013 di ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sulle immunità giurisdizionali degli Stati e dei loro beni;

la Corte costituzionale italiana è opportunamente intervenuta con la sentenza n. 238 del 2014, sancendo al contrario l'illegittimità costituzionale dell'obbligo del giudice italiano di adeguarsi alle norme di legge e alla pronuncia della Corte internazionale di giustizia che gli imponevano di negare la propria giurisdizione nella causa civile di risarcimento del danno per crimini contro l'umanità, affermando che « non può giustificarsi ed essere tollerato quando ciò che si protegge è l'esercizio illegittimo della potestà di governo dello Stato straniero, quale è in particolare quello espresso attraverso atti ritenuti crimini di guerra e contro l'umanità, lesivi di diritti inviolabili della persona »;

a seguito di tale pronuncia sono riprese azioni davanti a tribunali civili nei confronti della Repubblica federale tedesca;

in tali procedimenti, a rappresentare e a patrocinare lo Stato tedesco si è costituita l'Avvocatura dello Stato;

tale patrocinio ha suscitato stupore e sono state anche esperite istanze di accesso dirette a conoscere gli atti che hanno disposto l'attivazione dell'Avvocatura dello Stato nei processi civili – di cognizione e/o esecuzione – in cui siano parte, da un lato lo Stato tedesco, dall'altro, i sopravvissuti a stragi o deportazioni, o loro familiari, o enti nazionali o esteri, per i risarcimenti da tali crimini;

a tali istanze è stato opposto il diniego ai sensi dell'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 gennaio 1996, n. 200;

a parere dell'interrogante lascia stupiti che – a fronte di richieste dirette a conoscere gli atti che hanno prodotto l'attivazione dell'Avvocatura dello Stato a patrocinare lo Stato tedesco in procedimenti aventi ad oggetto « crimini di guerra e contro l'umanità, lesivi di diritti inviolabili della persona » come tra l'altro affermato dalla Corte costituzionale – il diniego si basi su una norma diretta a « salvaguardare la riservatezza nei rapporti fra difensore e difeso »;

a parere dell'interrogante la circostanza appare ancora più stupefacente se si considera che ai sopravvissuti e ai loro parenti non è concesso il gratuito patrocinio –:

se il Presidente del Consiglio dei ministri, anche alla luce della sentenza n. 238 del 2014 della Corte costituzionale, non intenda rendere noti gli atti che hanno prodotto l'attivazione dell'Avvocatura dello Stato nei processi di cui in premessa e comunque adottare iniziative, per quanto di competenza, per circoscrivere l'ambito di applicazione dell'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 200 del 1996 rispetto a casi quali quello evidenziato in premessa;

se il Ministro della giustizia non intenda assumere ogni iniziativa di competenza, anche normativa, diretta al riconoscimento del gratuito patrocinio alle vittime e ai loro danti causa nei procedimenti attinenti a crimini di guerra e contro l'umanità;

quali iniziative di competenza si intendano assumere per un accordo con la Repubblica federale tedesca diretto al riconoscimento del diritto al risarcimento delle vittime di crimini di guerra e contro l'umanità e dei loro danti causa.

(4-11452)

* * *

DIFESA

Interrogazione a risposta scritta:

SAPIA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

un articolo della testata *online* « *AltrePagine* » pubblicato in data 30 gennaio 2022, riporta la notizia delle criticità sorte dall'accorpamento in Reparto territoriale delle due ex Compagnie dei carabinieri di Corigliano e di Rossano, conseguenza della fusione dei due comuni;

ivi si legge della « gestione dei militari, in una giurisdizione di competenza che va molto ben oltre il solo Comune di Corigliano-Rossano, che scende verso il Basso Jonio arrivando fino al Comune di Cariati, comprendendo i Comuni interni fino a quelli della Sila Greca », tant'è che « la questione è finita sulle scrivanie del Comando generale dell'Arma a Roma per iniziativa del segretario nazionale del Nuovo sindacato carabinieri, Franco Russo », che ha chiesto « l'elevazione del Comando Reparto territoriale a Comando Gruppo »;

secondo il sindacalista — sempre nell'articolo succitato — « i turni non consentono recuperi idonei a reintegrare la capacità psico-fisica dei carabinieri, specialmente per le Stazioni che contano pochissime unità nel loro organico, che devono

assicurare come essenzialità nel servizio anche l'apertura al pubblico »;

ciò sarebbe conseguenza di « una valutazione al ribasso – ivi ancora si legge – compiuta in fase di riorganizzazione territoriale a seguito della fusione dei due ex Comuni di Corigliano e Rossano e dalla soppressione delle due preesistenti Compagnie, costituendo il solo Comando Reparto territoriale di Corigliano-Rossano che sembra non riuscire a compensare adeguatamente la stessa forza e presenza dell'Arma su quei territori »;

il sindacalista entra nello specifico, affermando che « le aliquote preesistenti delle Radiomobili, costituenti il servizio di pronto intervento delle due ex Compagnie erano di circa 30 unità e di almeno due pattuglie dedicate 24 ore su 24: oggi assistiamo invece a un'unica aliquota di poco più di 20 unità che, tranne in casi sporadici, non riesce a garantire più di una pattuglia a turno », ed ancora, che « la conseguenza più cogente è, oltre alle difficoltà oggettive di carattere geografico per le notevoli distanze da coprire, la richiesta quotidiana alle Stazioni di integrare il pronto intervento, sottraendo risorse al controllo dei singoli territori e alla indipendenza di quei comandanti di Stazione di rispondere in maniera efficace alle esigenze delle diverse comunità »;

ciò comporta – per come riportato nell'articolo che « le piccole Stazioni sono allo stremo, con chiare difficoltà nella programmazione dei turni di riposo e delle licenze, talvolta negate, con evidente senso di malessere dei colleghi, così come le Stazioni capoluogo che svolgono turnazioni di 8 ore »;

in un articolo del giornalista Luca Latella, pubblicato sulla testata *on line Corriere della Calabria* il 29 ottobre 2021, sono partitamente ricostruiti fenomeni di natura criminale sfociati in 116 incendi, negli ultimi due anni, nel territorio di Corigliano-Rossano, gli ultimi anche recenti;

per quanto riportato da Latella, detti incendi sarebbero per la quasi totalità di origine dolosa e a più riprese il sindaco di

Corigliano Rossano, Flavio Stasi, « ha richiesto riunioni del comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica ed invocato il potenziamento dei presidi delle forze dell'ordine »;

lo stesso Latella ha osservato come l'opera di potenziamento delle forze armate sia, « quindi, il primo passo verso il contenimento del fenomeno, anche grazie all'*intelligence*, pur considerando che il servizio di controllo e prevenzione è arduo e faticoso da attuare in un territorio vasto, qual è quello del comune di Corigliano Rossano, che con i suoi 350 km² e le cinquanta contrade è il più vasto della regione ed il 29° in Italia (il 12° non capoluogo di provincia) » –:

se il Governo sia informato dei fatti in premessa;

se non ritenga di chiedere al Comando generale dell'Arma dei carabinieri se sussistano le condizioni per elevare a Comando gruppo il Comando Reparto territoriale delle due ex Compagnie di Corigliano e di Rossano. (4-11444)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazioni a risposta in Commissione:

MORASSUT, ROTTA, PEZZOPANE, BRAGA, MORGONI e PELLICANI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere – premesso che:

ai sensi dell'articolo 9 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (cosiddetto decreto Semplificazioni), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, alle singole amministrazioni centrali o degli enti territoriali competenti per materia è attribuita la realizzazione (in via diretta o mediante alcuni altri soggetti) degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);

il comma 2 del medesimo articolo prevede che per il riguardo tecnico-opera-

tivo, le medesime amministrazioni possono avvalersi – a fini di efficacia e tempestività della realizzazione degli interventi del Piano – di società a prevalente partecipazione pubblica (rispettivamente, statale, regionale e locale) e di enti vigilati;

in attuazione di tale previsione la Ragioneria generale dello Stato, Servizio centrale Pnrr, Ufficio II, ha diramato una circolare (circolare n. 6 protocollo 12114 del 24 gennaio 2022) con la quale si comunica l'attivazione di una serie di azioni di rafforzamento amministrativo in termini di assistenza tecnica e supporto operativo all'attuazione dei progetti Pnrr di cui potranno beneficiare sia le amministrazioni centrali titolari di interventi Pnrr, sia le amministrazioni territoriali responsabili dell'attuazione dei singoli progetti;

si tratta di un accordo tra Rgs e Cassa depositi e prestiti per fornire supporto e affiancamento alle amministrazioni interessate nelle fasi di programmazione e attuazione delle linee di intervento, nonché per la progettazione ed esecuzione dei progetti; un accordo speculare a quello sottoscritto con Cassa depositi e prestiti sarebbe in corso di finalizzazione tra Rgs e Invitalia spa;

inoltre, è stata stipulata da Rgs, per conto del Ministero dell'economia e delle finanze, una ulteriore apposita convenzione con Sogei Spa e Studiare Sviluppo srl, ai sensi dell'articolo 7, comma 6 del decreto-legge n. 77 del 2021, grazie alla quale saranno attivate apposite *task-force* di esperti dedicati a fornire anch'essi supporto tecnico-specialistico alle amministrazioni centrali e territoriali, per rafforzare la loro capacità tecnica operativa nelle attività di progettazione ed esecuzione degli interventi;

tra le convezioni e gli accordi stipulati da parte di Rgs non risulta la Sogesid, società partecipata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze, che opera in qualità di ente *in house* presso il Ministero della transizione ecologica e presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

si ricorda che il Ministero della transizione ecologica svolge un ruolo chiave nell'attuazione del Pnrr che destina una parte consistente delle risorse alle politiche *green*, da implementare nel breve periodo;

non si comprende, pertanto, il motivo per il quale non siano state attivate apposite convenzioni o accordi che coinvolgano anche Sogesid nelle misure di assistenza tecnica alle amministrazioni titolari di interventi e soggetti attuatori Pnrr, considerata l'alta professionalità, la competenza e il *know how* del relativo personale –:

quale sia il motivo del mancato coinvolgimento di Sogesid nelle azioni di rafforzamento amministrativo volte ad offrire assistenza tecnica e supporto all'attuazione dei progetti Pnrr di cui potranno beneficiare sia le amministrazioni centrali titolari di interventi Pnrr, sia le amministrazioni territoriali responsabili dell'attuazione dei singoli progetti e se si intendano attivare in futuro appositi accordi o convenzioni in tal senso considerata l'alta professionalità, la competenza e il *know how* del relativo personale. (5-07604)

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

ai sensi dell'articolo 15, comma 1, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è possibile detrarre dall'imposta lorda un importo pari al 19 per cento delle spese sanitarie; ai fini dell'individuazione delle spese sanitarie detraibili, occorre fare riferimento ai provvedimenti del Ministero della salute contenenti l'elenco delle specialità farmaceutiche, dei dispositivi medici e delle prestazioni specialistiche;

le regole per la detrazione delle mascherine impiegate per il contenimento della diffusione del virus COVID-19 sono state quindi chiarite dall'Agenzia delle entrate con la circolare 11 del 6 maggio 2020: in particolare, le spese sostenute per l'acquisto di Dpi, come le mascherine, possono essere detratte nell'ambito delle spese sanitarie della dichiarazione dei redditi, ma

occorre verificare che nello scontrino o nella fattura siano indicati il soggetto che sostiene la spesa e la conformità del dispositivo, ovvero che sia riportato il codice AD « spese relative all'acquisto o affitto di dispositivi medici con marcatura CE »;

in mancanza di questo, è necessario conservare la documentazione dalla quale risulti la marcatura CE per i dispositivi compresi nella « Banca dati dei dispositivi medici » pubblicato sul sito del Ministero della salute, mentre, per quelli non compresi nell'elenco, è necessario che il prodotto riporti, oltre alla marcatura CE, anche la conformità alla normativa europea (direttive europee 93/42/CEE, 90/385/CEE e 98/79/CE). Di conseguenza, se lo scontrino della farmacia non riporta il riferimento alla marcatura europea, né questa appare sulla confezione la spesa non è ammessa alla detrazione;

la recrudescenza del COVID-19 impone a tutti la necessità di rispettare le indicazioni dell'istituto superiore di sanità e, quindi, di indossare regolarmente le mascherine Ffp2, che tuttavia hanno un costo maggiore, soprattutto per le famiglie, in considerazione del particolare trattamento di filtraggio —:

se ritenga di adottare iniziative al fine di rendere detraibili per le famiglie i dispositivi di protezione Ffp2 e Ffp3 acquistati, anche se non dichiaratamente considerati dispositivi medici, ma comunque conformi alla normativa europea, e indispensabili per contrastare il diffondersi dell'epidemia. (5-07606)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

sono trascorsi 10 anni dalla scoperta del buco di 800 milioni di euro generato dal cosiddetto « Crack Deiulemar », e sono 13

mila i cittadini investitori truffati, che attendono siano date loro risposte e che principalmente, sia resa loro giustizia;

appare evidente, e non unicamente in questo caso, che alcuni imprenditori più spregiudicati, riescano a proteggere con operazioni « *border line* » i propri patrimoni in paradisi fiscali;

per quanto concerne il recupero delle somme occultate dai titolari della compagnia armatrice Deiulemar, il processo è molto complesso ed articolato, ed è incentrato principalmente su *Trust* finanziari internazionali, i quali sono stati utilizzati scientemente con pratiche truffaldine, che nulla hanno a che vedere con gli scopi per cui l'istituzione finanziaria è stata ideata anche se poco regolamentata;

a parte le difficoltà dovute al contenuto di alcuni *trust* riguardanti beni immobili che dovrebbero essere quindi posti all'asta pubblica, preoccupa la situazione « maltese »; infatti, nonostante il Tribunale civile di Torre Annunziata abbia sentenziato il sequestro di euro 361.174.000,00, oltre ad interessi e spese legali presso la « *Bank of Valletta* », depositaria di fondi risalenti alla compagnia armatrice, l'istituto di credito maltese ha presentato ricorso in appello, dopo aver anche interpellato i giudici della Corte europea dei diritti dell'uomo, i quali bocciarono le doglianze della Banca, lasciando che l'*iter* relativo al procedimento restasse in carico ai giudici di Torre Annunziata;

la sentenza è da ritenersi esecutiva, però, i fondi non possono essere ripartiti se non si giunge a conclusione dell'*iter* giudiziale;

questo caso è indicativo e va considerato assieme ad altri occultamenti clamorosi, si citano Parmalat e Cirio a mero titolo esemplificativo, giacché non di soli « grandi scandali » è doveroso occuparsi; tali scandali fanno porre alcuni interrogativi e considerazioni su un intervento governativo sia sul piano normativo, sia in termini di risorse umane;

è opinione dell'interrogante che non possano essere i soggetti falliti a dettare

condizioni per transazioni di beni di loro proprietà posti sotto sequestro —:

se intenda adottare iniziative normative per garantire maggiori risorse umane specialistiche alle procure per le vicende giudiziarie che riguardano reati finanziari complessi. (5-07607)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazione a risposta scritta:

DURIGON e ZICCHIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

gli investimenti in infrastrutture stradali, e nelle opere pubbliche in generale, rappresentano un volano di primaria importanza per lo sviluppo economico di un Paese. Le risorse impiegate per tali finalità, anche per le piccole opere, sono in grado di generare un moltiplicatore elevato di crescita, di creare occupazione e benessere per le comunità che beneficiano della realizzazione degli interventi;

l'intervento denominato « Corridoio Intermodale Roma-Latina » è costituito da un sistema autostradale, per una lunghezza di circa 100 chilometri, e dalle relative opere connesse di una lunghezza di circa 56 chilometri, suddiviso nelle seguenti opere principali: asse Roma-Latina, articolato tra collegamento autostradale interconnessione A12-Roma (Tor de' Cenci), e collegamento autostradale Roma (Tor de' Cenci)-Latina nord (Borgo Piave);

dopo la revoca da parte di Autostrade per il Lazio della gara, che aveva provocato l'avvio di un acceso contenzioso amministrativo, terminato solo nell'aprile 2021, che ha bloccato la realizzazione del corridoio intermodale e paralizzato l'operatività della società partecipata al 50 per cento dalla Regione Lazio e al 50 per cento da Anas Spa, era stato annunciato un ulte-

riore progetto, ridimensionato anche nei costi, che prevedeva una serie di affidamenti per tappe e per *tranches* più piccole;

dal 15 luglio 2021, data in cui il Consiglio di Stato ha rigettato il ricorso in ottemperanza proposto dal consorzio di imprese che si era aggiudicato la gara per la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'autostrada, non è stato portato avanti neanche il progetto più ridimensionato;

le diverse pronunce dei giudici amministrativi che hanno interessato l'opera in questione hanno riconosciuto l'esistenza di un « interesse legittimo delle popolazioni locali » ad avere una nuova strada di collegamento tra Latina e Roma;

a quanto emerge dagli organi di stampa, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha appena nominato il commissario liquidatore della Società Autostrade del Lazio Spa, ossia proprio la società mista, costituita il 4 marzo 2008, sorta come « soggetto aggiudicatore per il compimento di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la procedura ad evidenza pubblica di affidamento della concessione dell'intervento Corridoio Intermodale Roma-Latina »;

con tale atto il Governo si assume la grave responsabilità di interrompere un percorso già travagliato di realizzazione di un'opera viaria più sicura e adeguata, senza peraltro offrire ulteriori soluzioni e lasciando quale unica alternativa per collegare la Capitale al capoluogo pontino la strada statale 148, una delle arterie più pericolose del Paese, dove nel 2021 si sono verificati 320 incidenti con decine di morti e centinaia di feriti;

la questione della realizzazione dell'opera era stata oggetto dell'ordine del giorno n. 9/03424/248 con l'accoglimento del quale il Governo si era impegnato ad adottare le opportune iniziative per la realizzazione dell'opera, e ad oggi, nonostante le promesse, il Governo è molto lontano dal riuscire a mantenere questo impegno —:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare al fine di mantenere l'im-

pegno precedentemente assunto con l'accoglimento dell'ordine del giorno citato in premessa, per realizzare nel più breve tempo possibile, il Corridoio intermodale Roma-Latina, infrastruttura strategica per la mobilità della regione Lazio e per la rete viaria nazionale. (4-11446)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

a quanto risulta all'interrogante e riportato dalla stampa locale, ormai da giorni nell'area del Comune di Velletri si susseguono una serie di furti, come testimoniato anche dalle forze dell'ordine; a partire dai primi giorni del mese di febbraio 2022, tali fatti di cronaca vedono in azione malviventi presumibilmente costituiti in bande ben organizzate, intente a fare razzia di preziosi e altri suppellettili o effetti personali in abitazioni private;

da quanto appreso a mezzo stampa, nel quartiere Veliterno denominato « Colle degli Dei » sabato 12 febbraio alle ore 21 c'è stata la prima segnalazione, successivamente un'altra segnalazione nel Comune di Velletri in via Pratolungo e in via Vecchia Napoli, poi ancora una segnalazione in via Colle Calcagno e tante altre durante la notte;

a denunciare i fatti accaduti, oltre alle forze dell'ordine, sono gli stessi cittadini, che evidenziano un clima di terrore tale da sfociare nell'idea di organizzare ronde notturne e nel cambiamento delle normali abitudini di vita;

gli agenti del commissariato di Albano svolgono un ruolo fondamentale per il contrasto alla criminalità della zona, seppur costretti ad operare in una situazione cronica di sottodimensionamento;

la vastità del territorio di giurisdizione del commissariato di Albano non

consente all'esiguo personale, in una situazione di scarsità di mezzi, di ottemperare con l'opportuna celerità alle numerosissime richieste di intervento da parte dei cittadini, calcolando che il solo comune di Velletri ha una superficie superiore ai 100 chilometri quadrati con una popolazione di oltre 50.000 abitanti;

la provincia di Roma dall'inizio del 2021 ad oggi risulta essere la quarta provincia italiana in quanto a segnalazioni e denunce di furti avvenuti, nello specifico 1971,8 denunce ogni 100.000 abitanti, posizione in classifica che viene rilevata riportando il numero di abitanti residenti in provincia, su base Istat 2020, con il numero di segnalazioni rilevate. Tali cifre fanno ovviamente riferimento ai soli episodi regolarmente denunciati. Ciò significa che con ogni probabilità il reale numero di reati è ancor superiore rispetto alle cifre presentate da Istat. Risulta evidente, pertanto, che le cifre non siano certo confortanti: oltre 10.000 furti domestici all'anno sono un qualcosa che non può lasciare indifferenti —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto in premessa rappresentato, quali siano i suoi orientamenti e in che modo intenda affrontare il problema, considerando l'importanza che Velletri assume nel contesto della provincia di Roma, essendo tra i centri maggiori a sud della Capitale e se non ritenga di rivedere lo schema organizzativo, restituendo la piena funzionalità e operatività del commissariato di Velletri e riattribuendo allo stesso una sede adeguata e idonea allo svolgimento delle funzioni, nonché provvedere all'adeguamento del personale e dei mezzi delle Forze dell'ordine nei comuni dei Castelli Romani, in considerazione della loro estensione territoriale, del numero degli abitanti e del numero dei reati denunciati, ripristinando la legalità. (3-02780)

Interrogazione a risposta scritta:

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

con la circolare del Ministro dell'interno n. 333/A del 23 febbraio 2021 il

sempre maggiore ridimensionamento dei servizi destinati alla sicurezza e al controllo del territorio ha subito un'accelerazione;

con l'approssimarsi della stagione estiva e con le progressive aperture che sembrano ormai confermate dal miglioramento della situazione epidemiologica, anche quest'anno si ripropone la questione del rafforzamento dei presidi di Polizia nelle località di mare e di turismo in genere;

questo vale, in particolare, per la riviera romagnola dove, nel periodo stagionale, il territorio arriva quasi a decuplicare i propri residenti;

a parere dell'interrogante, inavvedutamente, gli anni scorsi il Ministero dell'interno decideva di non inviare o di inviare in misura assai ridotta i tradizionali rinforzi estivi, a Pinarella di Cervia (RA), Cesenatico (FC), Bellaria-Igea Marina e Riccione (RN); questa decisione ha contribuito a rendere assai difficoltoso all'organico delle forze di pubblica sicurezza della Riviera il controllo sul territorio;

lo spostamento di personale in giornata dagli uffici centrali distanti anche decine di chilometri — è il caso, ad esempio, di Cesenatico rispetto alla questura di Forlì-Cesena — costituisce solo un mero palliativo per compensare la carenza strutturale di organico che si manifesta nei luoghi di villeggiatura;

già con precedente atto di sindacato ispettivo (n. 5/05869) l'interrogante segnalava il pericolo che la decisione di non inviare i tradizionali rinforzi estivi in molte località balneari avrebbe comportato per la Riviera romagnola;

le risse e le aggressioni verificatesi e la massiccia presenza di azioni delle *baby-gang* in questi due anni a Rimini e a Cesenatico sono la testimonianza della strategica importanza della previsione dei presidi estivi;

è indispensabile quest'anno, anche in vista del definitivo superamento della crisi pandemica, evitare di compiere il medesimo passo falso degli anni scorsi e garan-

tire l'apertura del presidio estivo di polizia in tutte le località marittime della Riviera romagnola, tra cui il cesenatico, il riminese e il ravennate —:

se e quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare per assicurare il rinforzo dei presidi estivi di polizia in Riviera romagnola in vista dell'approssimarsi della stagione estiva. (4-11445)

* * *

POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

Interrogazione a risposta scritta:

BALDINI, FRATE e FERRI. — *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

l'Italia è l'unico Paese dell'Unione europea privo di una legge quadro che disciplini in maniera chiara ed organica le attività subacquee e iperbariche professionali, a fronte della variegata e talvolta contraddittoria pluralità normativa che da sempre contraddistingue tale settore;

l'assenza di una disciplina a livello nazionale rappresenta un forte limite per la potenzialità economica del Paese e rischia di complicare le relazioni commerciali con gli altri *competitor* a livello europeo;

dare alle attività subacquee e iperbariche professionali una cornice normativa univoca che preveda la definizione di standard formativi e di requisiti tecnico-operativi degli addetti alle operazioni subacquee industriali, modalità di accertamento dei requisiti psicofisici, nonché l'individuazione di sanzioni disciplinari e pecuniarie per le aziende che non rispettino tali norme, risulta necessario soprattutto per assicurare ai lavoratori operanti nel settore un'adeguata sicurezza e opportune garanzie di idoneità allo svolgimento delle proprie mansioni;

per tutelare la salute degli operatori subacquei e del personale di assistenza, nel

2010 l'Ente nazionale italiano di unificazione ha adottato — sulla base delle linee guida emanate da Imca (*International Marine Contractor Association*) e adottate dall'Aisi (Associazione imprese subacquee italiane) — uno strumento di buona pratica a livello nazionale, la norma Uni 11366 « Sicurezza e tutela della salute nelle attività subacquee e iperbariche professionali al servizio dell'industria », la quale definisce i criteri e le modalità per l'esecuzione di attività subacquee ed iperbariche professionali al servizio dell'industria, le caratteristiche delle attrezzature e degli equipaggiamenti utilizzati ed i requisiti di natura professionale che deve possedere il personale coinvolto, tali da garantire la sicurezza e la tutela della salute dei medesimi lavoratori durante l'espletamento di tali attività; nel corso delle ultime legislature sono state depositate presso i due rami del Parlamento diverse proposte di legge volte a colmare tale vuoto normativo, ma nessuna ha mai trovato approvazione; tra le attività subacquee professionali, un ruolo strategico in termini produttivi ma anche di sostenibilità ambientale è svolto dall'acquacoltura laddove, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 9 gennaio 2012 n. 4, per acquacoltura si intende un'attività economica svolta professionalmente diretta all'allevamento o alla cultura di organismi acquatici attraverso la cura e lo sviluppo di un ciclo biologico svolto in acque dolci, salmastre o marine;

in Italia sono presenti più di 800 impianti che producono 140 mila tonnellate l'anno di prodotto e che rappresentano il 40 per cento della produzione ittica nazionale; la direzione generale della pesca marittima e dell'acquacoltura ha elaborato previsioni di crescita del comparto acquacoltura stimando fino al 2030 un incremento medio cumulato del 38 per cento del volume di produzione sia per incremento della capacità produttiva degli impianti operanti sia per la realizzazione di nuovi impianti, con una prospettiva di aumento di nuovi posti di lavoro —:

alla luce delle problematiche esposte in premessa, quali iniziative, anche normative, il Governo intenda adottare al fine di

tutelare coloro che svolgono attività subacquee e iperbariche professionali — in particolare nel settore dell'acquacoltura — ed evitare che l'attuale vuoto normativo possa continuare a comportare gravi rischi per l'incolumità degli operatori del settore.

(4-11442)

* * *

SALUTE

Interrogazioni a risposta scritta:

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

tra le fragilità latenti del Sistema sanitario nazionale rientra la carenza di personale infermieristico;

secondo il profilo della sanità 2019, pubblicato nel 2020 da Ocse e Commissione europea, l'Italia, nel 2016, aveva 557 infermieri ogni 100.000 abitanti, mentre sei Paesi dell'Unione europea, tra cui i maggiori *partner* come Germania e Francia, che superavano i mille e altri sette, tra cui v'era anche il Regno Unito, che avevano comunque un numero di infermieri che arrivava dai 981 infermieri per 100.000 abitanti della Danimarca ai 610 dell'Estonia (risultano peggio dell'Italia solo i restanti nove Paesi dell'Unione europea);

il 17° Rapporto *Crea sanità*, nel 2018, ha certificato che i numeri del personale infermieristico in Italia sono diminuiti nel corso degli ultimi anni;

rispetto alla media dei Paesi europei, e riferendosi alla popolazione nel suo complesso, l'Italia presenta a quanto risulta all'interrogante un *gap* di -3,93 infermieri ogni 1.000 abitanti, una carenza cioè di oltre 237.000 unità di personale;

rapportando questi dati alla sola fascia *over 75*, che è in continua crescita per effetto della scarsa natalità e l'allungamento dell'aspettativa di vita, il numero di infermieri ogni 1.000 abitanti *over 75* risulta ancora più inferiore rispetto a quello

della media dei Paesi europei considerati, mancando più di infermieri;

le medie europee dimostrano che gli infermieri dovrebbero essere molto più numerosi dei medici, tranne che in Italia in cui il rapporto è invertito;

nonostante un *trend* positivo rispetto al numero di iscrizioni, i posti messi a disposizione dalle università per l'anno accademico 2021-2022 risultano essere nettamente inferiori rispetto a quelli individuati Conferenza Stato-regioni: 17.394 posti per il corso di laurea in infermieristica e 264 per infermieristica pediatrica, a fronte di una richiesta di 23.719 posti;

dal 2001 al 2021 le università italiane hanno messo a disposizione circa 309.962 posti, mentre fabbisogno di infermieri stimato era di 410.075 posti, dunque, oltre 100.000 infermieri in meno in 20 anni;

le università, peraltro, non hanno mai offerto un numero di posti pari al *turnover* annuale;

solo nell'ultimo triennio, sono state respinte per mancanza di posti nelle università circa 26.935 domande di iscrizione al corso di laurea in infermeria;

nel frattempo la *Nursing Up* evidenzia come, nel 2021, in sei mesi, siano arrivate più di 2.000 dimissioni del personale infermieristico regolarmente assunto: le cessazioni arrivate direttamente per volontà dei lavoratori rappresentano il 19,6 per cento di quelle totali, pari a 507 mila unità;

persino l'indennità specifica infermieristica riconosciuta nella legge di bilancio 2021, che avrebbe dovuto valorizzare e dare il giusto tributo alla categoria, non è mai assegnata, poiché vincolata il rinnovo (ancora non pervenuto) del contratto collettivo di comparto;

ai problemi del personale infermieristico regolarmente assunto si affianca poi anche il tema della precarietà: sono circa 23.000 gli infermieri precari assunti in considerazione dell'emergenza epidemiologica e non ancora stabilizzati;

la carenza di personale infermieristico non ha tuttavia effetti solo con riferimento al Sistema nazionale, l'Uneba ha recentemente lanciato un ulteriore allarme: mancano circa 100.000 infermieri nelle Residenze sanitarie assistenziali, con il rischio di chiusura delle stesse, dovendo le Rsa garantire, per ogni persona assistita, un numero minimo di ore settimanali, che, con l'attuale situazione infermieristica, non permette a tutte di garantire —

se il Ministro interrogato intenda chiarire la strategia che il Governo ha intenzione di mettere in atto per risolvere il problema strutturale della carenza di personale infermieristico, che, mai come in questo periodo, dovrebbe assumere importanza fondamentale per il rilancio del Paese.

(4-11448)

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

in Italia, gli effetti pandemici dovuti al nuovo Coronavirus Sars-CoV-2 hanno provocato un'emergenza sanitaria per COVID-19 cui è stata data una risposta immediata con una serie di misure urgenti fin dalla dichiarazione dello stato di emergenza del 31 gennaio 2020;

sotto il profilo del personale sanitario, l'emergenza Coronavirus ha messo in evidenza gli aspetti problematici di questo settore già esistenti da diversi anni, mettendo in luce una situazione di assoluta carenza del personale medico e degli operatori socio-sanitari già presente da diversi anni, aggravata dal rallentamento dello svolgimento dei concorsi pubblici legati al periodo emergenziale ancora in atto;

per il rafforzamento del personale medico e socio-sanitario, il Governo ha emanato una serie di provvedimenti e misure transitorie; in particolare, sono state utilizzate procedure straordinarie di reclutamento del personale al fine di potenziare le reti di assistenza territoriale e dei reparti ospedalieri di virologia e pneumologia, in deroga alla disciplina vigente; tra le varie

misure sono stati previsti incentivi ed incarichi di lavoro autonomo e, per garantire l'assistenza in caso di sostituzione del medico di medicina generale, la possibilità di esercitare la professione di medico-chirurgo dopo il conseguimento della laurea in medicina e chirurgia previo giudizio di idoneità;

sotto il profilo delle assunzioni del personale socio-sanitario, come è noto, in base alla normativa vigente, articolo 35, comma 5-ter, del decreto legislativo del 30 marzo 2001, n. 165, che disciplina le norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, le graduatorie dei concorsi per il reclutamento del personale presso le amministrazioni pubbliche rimangono vigenti per un termine di due anni dalla data della loro approvazione; considerato che, in assenza di ulteriori proroghe di tale termine, le graduatorie approvate dopo il 2019 non saranno più in vigore, gran parte del personale del ruolo sanitario e degli operatori socio-sanitari sarà esclusa dalla possibilità di essere assunta a tempo indeterminato;

a fronte di questa gravissima situazione che determinerà una drastica riduzione del personale socio-sanitario che si ritroverà costretto a fronteggiare una situazione epidemiologica non ancora risolta, si ritiene necessario conoscere se e quali regioni dispongono delle risorse finanziarie per colmare il fabbisogno del personale in ambito socio-sanitario —:

se i Ministri interrogati intendano fornire elementi e dati al fine di conoscere se e quali regioni dispongano delle risorse finanziarie per assumere nuovo personale in ambito socio-sanitario, al fine di colmare l'accertata carenza del personale socio-sanitario. (4-11450)

CUNIAL. — *Al Ministro della salute, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 27 gennaio 2022, compare sul sito *forzearmate.it*, la notizia riguardante le anomale reazioni avverse a seguito di vaccinazione COVID-19, occorse al personale mi-

litare Usa, denunciati da alcuni informatori militari americani che si stanno facendo avanti per presentare dati che, se verificati, segnalerebbero preoccupazioni di sicurezza estremamente inquietanti sul vaccino che fanno sembrare i dati Vaers un gioco da ragazzi;

durante l'audizione di cinque ore del senatore Ron Johnson presso il Senato americano su un « COVID-19: *Second Opinion* », l'avvocato dell'Ohio Thomas Renz, che ha rappresentato cittadini che hanno citato in giudizio gli obblighi sui vaccini, ha presentato i dati del Dod dal *Defense Medical Epidemiology Database* (Dmed) che dipinge un quadro incredibilmente inquietante sulla salute dei militari in servizio nel 2021;

tre medici militari, dottori Samuel Sigoloff, Peter Chambers e Theresa Long, hanno presentato dati che mostrano un picco scioccante e improvviso in quasi tutti i codici Icd per lesioni da vaccino comuni nel 2021, riscontrando picchi, da anche il 300 per cento, dei codici Dmed registrati per aborti spontanei rispetto alla media quinquennale, delle diagnosi di cancro e anche un aumento del 1.000 per cento dei codici diagnostici per problemi neurologici;

alcuni altri numeri che non sono stati menzionati nell'udienza ma che sono stati forniti in un'intervista, sono i seguenti: infarto miocardico — aumento del 269 per cento, Paralisi di Bell — aumento del 291 per cento, malformazioni congenite (per i figli del personale militare) — aumento del 156 per cento, infertilità femminile — aumento del 471 per cento, embolie polmonari — aumento del 467 per cento;

secondo i 3 medici « i maggiori aumenti dell'incidenza dei casi sopra discussi di aborti spontanei, tumori e malattie sono dovuti alle "vaccinazioni" COVID-19 »;

durante l'audizione è stato dichiarato che: « Alcuni medici in tutta la forza (tutti i rami) sono stati intimiditi dagli ordini per non eseguire l'intero spettro di *test* e aderire alle normative, che implicitamente dirigono il lavoro completo per le reazioni avverse alla vaccinazione EUA. Sarà richie-

sto ad altri medici militari di farsi avanti e condividere le proprie esperienze, al fine di accertare l'enormità di queste accuse e generare un'indagine nella massima misura »;

a parere dell'interrogante, tali dichiarazioni e avvenimenti risultano del tutto simili a quanto dimostrato dalla Commissione di inchiesta sull'uranio impoverito e vaccini della precedente legislatura, dove era stata appurata una sottostima della correlazione tra patologie occorse ai militari e la pratica vaccinale ordinaria obbligatoria —:

alla luce di quanto emerso in premessa, quali siano le informazioni di cui dispone il Governo in merito alla farmacovigilanza nei militari, e come siano state osservate e attuate le raccomandazioni.

(4-11451)

RUGGIERO. — *Al Ministro della salute, al Ministro per la pubblica amministrazione, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

in Italia, gli effetti pandemici dovuti al nuovo Coronavirus Sars-CoV-2 hanno provocato un'emergenza sanitaria per Covid-19, cui è stata data una risposta immediata con una serie di misure urgenti fin dalla dichiarazione dello stato di emergenza del 31 gennaio 2020;

sotto il profilo del personale sanitario, l'emergenza coronavirus ha messo in evidenza gli aspetti problematici di questo settore già esistenti da diversi anni, mettendo in luce una situazione di assoluta carenza del personale medico e degli operatori socio-sanitari già esistente da diversi anni e aggravata dal rallentamento dello svolgimento dei concorsi pubblici legati al periodo emergenziale ancora in atto;

per il rafforzamento del personale sanitario, il Governo ha messo in atto una serie di provvedimenti e misure transitorie; in particolare, sono state utilizzate procedure straordinarie di reclutamento del personale al fine di potenziare le reti di assi-

stenza territoriale e dei reparti ospedalieri di virologia e pneumologia, in deroga alla disciplina vigente; tra le varie misure, sono stati disposti, anche, incentivi ed incarichi di lavoro autonomo e, per garantire l'assistenza in caso di sostituzione del medico di medicina generale, la possibilità di esercitare la professione di medico-chirurgo dopo il conseguimento della laurea in medicina e chirurgia, previo giudizio di idoneità;

sotto il profilo delle assunzioni del personale socio-sanitario, come è noto, in base alla normativa vigente, ossia l'articolo 35 comma 5-ter del decreto legislativo del 30 marzo 2001 n. 165, che disciplina le norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, le graduatorie dei concorsi per il reclutamento del personale presso le amministrazioni pubbliche rimangono vigenti per un termine di due anni dalla data della loro approvazione; considerato che, in assenza di ulteriori proroghe di tale termine, le graduatorie approvate dopo il 2019 non saranno più in vigore, gran parte del personale del ruolo sanitario e degli operatori socio-sanitari saranno esclusi dalla possibilità di essere assunti a tempo indeterminato;

a fronte di questa gravissima situazione che determinerà una drastica riduzione del personale socio-sanitario, che si ritroverà costretto a fronteggiare una situazione epidemiologica non ancora risolta, si ritiene necessario avere contezza del numero complessivo del personale in ambito socio-sanitario attualmente contrattualizzato in ogni regione del territorio italiano —:

se i Ministri interrogati intendono fornire elementi, per quanto di competenza, circa le graduatorie in ambito sanitario e sul personale socio-sanitario che sono attualmente in vigore e quelle in scadenza;

se i Ministri interrogati, per quanto di competenza, intendano fornire i dati per tipologia di ruolo ed in riferimento a ciascuna regione d'Italia, delle stabilizzazioni del personale socio-sanitario in base alla normativa vigente. (4-11453)

* * *

SVILUPPO ECONOMICO

Interrogazione a risposta in Commissione:

ARESTA. — *Al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

il settore dell'aeronautica civile sta attraversando una crisi profonda e le conseguenze negative si manifestano soprattutto al Sud, dove sono storicamente presenti numerose imprese operanti in questo ambito;

la particolare vulnerabilità del comparto era già visibile ben prima dell'emergenza pandemica: diversi fattori strutturali, quali modelli di *business* delle aziende coinvolte, spesso basati su monocommitenze o monoprodotti, nonché la mancanza di una strategia di politica industriale equiparabile a quella definita per i settori spazio e difesa, ne hanno ridotto la resilienza di fronte agli eventi avversi;

nonostante sia stato tra i settori più colpiti dalla crisi sanitaria, il comparto aeronautico civile è stato ignorato rispetto alla scelta degli obiettivi di ripresa e della destinazione delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);

la filiera produttiva del comparto aeronautico civile, in particolare la manifattura delle aerostutture, è, nel Sud Italia, tradizionalmente concentrata in Campania e Puglia. Secondo i dati pre-Covid, nella sola Campania operavano sessanta aziende con 8.000 addetti diretti con fatturato di 1,6 miliardi di euro, mentre in Puglia quaranta aziende per 4.000 addetti diretti, con un fatturato di 800 milioni di euro. Un settore importante per il Mezzogiorno i cui territori hanno in questi anni molto investito in virtù della forte spinta tecnologica e innovativa;

il depauperamento del settore nel nostro Mezzogiorno è già in atto da tempo. Secondo quanto dichiarato dal presidente del Distretto campano (Dac) dottor Luigi Carrino sarebbero a rischio diecimila occupati, dopo che il settore ha subito perdite di fatturato nell'ordine dell'80 per cento

nel 2020 e del 60 per cento nel 2021. Non va meglio nel brindisino dove si sono persi in sette anni 948 posti di lavoro con la chiusura o crisi di aziende dell'indotto, quali: Tecnomessapia; Gse; Processi Speciali, C.m.c; Dema-Dcm e Tsm;

in queste condizioni, le varie missioni commerciali per l'accredito presso i grandi *player* internazionali non hanno purtroppo potuto produrre i risultati sperati. Ciò innanzitutto per la limitata capacità produttiva, dovuta alle piccole dimensioni di ciascuna azienda, evidentemente incompatibile con la necessità e i modelli gestionali dei *big player*;

le piccole e medie imprese sono in grado di rispondere alle esigenze dei grandi gruppi internazionali per la qualità e la competitività, ma non per le quantità e l'integrazione dei processi manifatturieri che sono sempre di più un criterio chiave per l'aggiudicazione delle commesse da parte dei *leader* di mercato;

non appare più differibile la definizione e la realizzazione di un piano di politica industriale lungimirante a tutela delle migliaia di posti di lavoro della filiera aeronautica e per la sopravvivenza di un settore ad alta tecnologia e specializzazione; un piano che agevoli la riorganizzazione degli assetti produttivi ed investimenti sulle risorse umane delle piccole e medie imprese, che possa stimolare l'innovazione tecnologica non solo di processi produttivi, ma anche di nuovi prodotti e nuovi materiali, nell'ottica della transizione del mercato verso mezzi aerei eco-compatibili, che imporrà al settore globale una riconversione industriale simile a quanto si sta osservando per l'auto —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per il sostegno e il rilancio del settore di cui in premessa nel Sud Italia per superare l'annosa questione delle mono committenze e per favorire i processi di internazionalizzazione delle piccole e medie imprese, supportandole nella ricerca di nuovi mercati e di ulteriori *player* e favorendone le aggregazioni;

se non reputi utile adottare iniziative per la formazione di «reti di imprese»,

anche mediante specifici incentivi alla costituzione delle stesse e strumenti di supporto tecnico alla gestione, allo scopo di rispondere alle esigenze dei grandi *player* internazionali, ottimizzando la capacità e l'organizzazione produttiva delle aziende.

(5-07603)

Interrogazione a risposta scritta:

BAGNASCO. — *Al Ministro dello sviluppo economico, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la Pernigotti è una storica azienda della migliore tradizione dolciaria italiana, è da tempo di proprietà della *holding* Sagra che fa parte del Toksoz Group della famiglia turca Toksoz;

dopo anni di promesse e finti investimenti da parte della proprietà, ora emerge che il colosso americano JP Morgan sarebbe interessato a rilevare la Pernigotti, o almeno parte delle sue quote; la crisi dello stabilimento di Novi Ligure (Alessandria), vede coinvolto 70 operai che vedranno scadere il 30 giugno prossimo la Cassa integrazione guadagni, e il loro destino diventa sempre più incerto. Intanto allo stabilimento la produzione è ferma;

i fratelli Toksoz, proprietari dell'azienda e del marchio, hanno mostrato, ad avviso dell'interrogante, di non essere in grado di portare avanti il marchio, che è patrimonio storico e culturale della città di Novi Ligure. Avevano promesso un piano industriale, ma sono solo riusciti a distruggere la capacità produttiva dell'azienda;

il timore, più che concreto, è che il Toksoz Group, gli attuali proprietari, vogliano aspettare il prossimo giugno per far scadere la cassa integrazione;

i sindacati sono tornati sul piede di guerra, chiedendo alla proprietà di fare chiarezza sui suoi piani o su una possibile ventilata cessione della storica azienda dolciaria;

il 21 febbraio 2022 a Novi Ligure si è tenuto un consiglio comunale in difesa della

Pernigotti, con la presenza dei lavoratori della fabbrica —:

se il Governo non intenda mettere in atto fin da subito tutte le iniziative concrete necessarie per dare soluzione alla crisi dello stabilimento della Pernigotti e tutelare i lavoratori. (4-11447)

* * *

TRANSIZIONE ECOLOGICA

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della transizione ecologica, per sapere — premesso che:

lungo l'asse del fiume Oglio si sviluppa il Parco dell'Oglio Nord che occupa una superficie di oltre 14 mila ettari comprendo 34 Comuni tra cui Bergamo, Brescia e Cremona;

nel cuore del Parco sorgono ben 7 riserve naturali di elevato valore paesaggistico e ambientale a livello nazionale e internazionale;

l'Unione europea, al fine di conservare la flora, la fauna e gli *habitat* naturali dell'area, ha individuato all'interno del Parco 10 siti protetti di interesse comunitario inserendoli nella Rete Natura 2000, costituita per la tutela dell'ambiente e per la conservazione della biodiversità;

ciò nonostante, nei 35 chilometri del fiume Oglio fra Sarnico e Roccafranca sono presenti: 19 importanti derivazioni irrigue, 8 grandi centrali idroelettriche (alcune delle quali con la centralina aggiuntiva del deflusso minimo vitale), una centrale idroelettrica in costruzione fra Torre Pallavicina e Roccafranca, 7 richieste di nuove centrali in istruttoria, oltre alle piccole centrali del deflusso minimo vitale già attive presso alcuni sbarramenti;

la realizzazione di nuovi impianti a distanza così ravvicinata determinerebbe gravi e insanabili effetti sull'ecosistema, come problemi di accumulo del sedimento con

conseguente rischio di effetti di innalzamento del livello del fiume, la deturpazione permanente del paesaggio e dell'ambiente fluviale, nonché alterazioni significative degli *habitat* e delle specie presenti;

ulteriori effetti negativi potrebbero consistere nella riduzione della profondità e della larghezza dell'alveo bagnato e, quindi, dello spazio vitale per le biocenosi, nell'aumento della temperatura, nella riduzione della velocità della corrente, della capacità di diluizione, della velocità di ricreazione e auto depurazione, nell'aumento della vulnerabilità all'inquinamento, nell'aumento della sedimentazione di materiale fine, nell'alterazione della composizione del substrato di fondo e nella riduzione della concentrazione di ossigeno disciolto;

la costruzione di nuove centrali idroelettriche potrebbe generare anche un forte impatto visivo, perché l'esecuzione delle infrastrutture comporterebbe la realizzazione di importanti lavori (dighe, bacini d'acqua, laghi di deposito, canali di derivazione, installazione di grandi turbine e generatori elettrici) a danno del paesaggio;

nell'ottobre 2021 l'Ente Parco Oglio Nord ha avanzato al Tribunale superiore delle acque pubbliche un ricorso per l'annullamento del provvedimento di concessione di 4 istanze di derivazione di acque superficiali, due delle quali rilasciate dalla Provincia di Brescia e due dalla Provincia di Bergamo;

queste ultime sono localizzate in gran parte nella « zona di interesse naturalistico e paesaggistico » come individuate dalle Norme tecnica di attuazione del piano territoriale di coordinamento, nelle quali è vietata la nuova costruzione. L'Ente gestore del Parco è chiamato ad esprimere un parere non solo obbligatorio ma anche vincolante relativo a tutti gli interventi da realizzarsi sul corso d'acqua;

il 2 febbraio 2022 Legambiente Lombardia, in concomitanza con la giornata mondiale delle zone umide, ha lanciato un appello per la salvaguardia del Parco dell'Oglio Nord a tutela della biodiversità locale;

l'11 febbraio 2022 il Parco regionale Oglio Nord ha promosso opposizione, ai sensi dell'articolo 14-*quinquies* della legge n. 241 del 1990, nei confronti della Presidenza del Consiglio dei ministri, avverso due verbali delle conferenze di servizi del 18 gennaio 2022 aventi ad oggetto due istanze di concessione trentennale ad uso idroelettrico per la derivazione di acqua pubblica dal Fiume Oglio, rispetto alle quali Provincia di Brescia si è espressa favorevolmente, nonostante posizioni contrarie espresse da diversi enti coinvolti nella Conferenza;

nella « Guida alla produzione di energia idroelettrica nel rispetto della normativa UE sulla tutela della natura » la Commissione europea ha rilevato che la maggior parte dei fiumi europei ha già raggiunto un livello di saturazione tale da non consentire nuovi progetti o attività di sviluppo senza aggravare ulteriormente il suo stato e ha rimarcato la necessità di valutare potenziali effetti cumulativi di nuove attività, quali le centrali idroelettriche o altre opere, anche solo approvate ma non ancora attuate;

al fine di evitare danni ambientali irreversibili risulta quindi necessaria una valutazione cumulativa degli effetti prodotti dalle nuove centraline con le altre opere idrauliche già esistenti nel medesimo tratto del fiume Oglio;

pur essendo auspicabile la produzione di energia da fonti rinnovabili, la forte preoccupazione deriva dalla realizzazione di nuovi impianti a distanza ravvicinata, localizzati, in alcuni casi, in prossimità dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000;

è pertanto necessario svolgere un'attenta e dettagliata analisi degli eventuali effetti sotto il profilo ambientale, idrogeologico ed idraulico, in modo da poter essere adeguatamente valutata dagli enti competenti —:

se il Ministro interpellato sia al corrente della situazione descritta in premessa e quali iniziative intenda porre in essere, per quanto di competenza, al fine di tutelare il fiume Oglio e le risorse naturali del

Parco dell'Oglio Nord, anche in forza del principio di precauzione riconosciuto dalla consolidata giurisprudenza quale cardine delle poetiche ambientali.

(2-01434)

« Dori ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

TORROMINO. — *Al Ministro della transizione ecologica, al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

in numerosi punti della Città di Crotona e, in particolare nell'area industriale, lungo la complanare della strada statale 106 e la strada consortile interessata dalla Zps dove affiorano persino rifiuti speciali e lastre di amianto, il disastroso fenomeno delle discariche abusive a cielo aperto che si formano a ridosso del centro urbano, continua a estendersi inesorabile;

una di queste discariche persiste nella zona industriale e precisamente in via Avogadro, nel cuore industriale e commerciale della città che si associa sinistramente alla totale incuria di tutta l'area, arrecando un danno di immagine enorme in considerazione del fatto che, proprio la zona industriale è meta di sopralluoghi da parte di uomini d'affari provenienti anche dall'estero;

in tutta la città, a macchia di leopardo, sono ammassati rifiuti di ogni tipo, quali frammenti di pneumatici, materiale edile di risulta, sacchetti di spazzatura, rifiuti legnosi;

presso la complanare della strada statale 106 si sono registrati numerosi incidenti a causa non solo dei rifiuti ma anche delle condizioni disastrose in cui si trova il manto stradale, in particolare in prossimità degli incroci dove sono presenti numerose crepe e buche che mettono a rischio quotidianamente l'incolumità degli automobilisti;

il territorio interessato è ormai da lungo tempo esasperato dalla situazione di degrado e incuria sopra descritta;

l'emancipazione di un territorio, il suo sviluppo economico e la stessa coesione

sociale passano anche dalle sue infrastrutture e dalla sicurezza delle medesime —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di quanto esposto e se, per quanto di competenza, non ritengano opportuno adottare iniziative al fine di ripristinare una viabilità più sicura per i cittadini e attivare il Comando carabinieri per la tutela ambientale per verificare lo stato di degrado dell'area citata in premessa.

(5-07605)

Apposizione di firme ad interrogazioni.

L'interrogazione a risposta in Commissione Vietina n. 5-07023, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta dell'8 novembre 2021, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Gagliardi.

L'interrogazione a risposta immediata in Commissione Rizzetto e Donzelli n. 5-07583, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 22 febbraio 2022, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Bucalo.

L'interrogazione a risposta in Commissione Fragomeli e altri n. 5-07599, pubblicata nell'allegato B ai i resoconti della seduta del 23 febbraio 2022, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Vazio.

Pubblicazione di un testo riformulato.

Si pubblica il testo riformulato della interrogazione a risposta in Commissione Villarosa n. 5-07554, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 640 del 17 febbraio 2022.

VILLAROSA e SODANO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

in data 11 marzo 2021 durante l'audizione presso la Commissione finanze della Camera dei deputati, il professor Riccardo

Cesari, consigliere dell'istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (Ivass) comunicava i risultati degli studi effettuati dall'ente sugli effetti della pandemia nella sinistrosità in Italia: « la pandemia da COVID-19 e le misure di contenimento adottate hanno determinato una considerevole riduzione del numero dei sinistri, particolarmente marcata nel periodo tra il 23 febbraio e il 2 giugno 2020, in corrispondenza con i più stringenti provvedimenti del Governo (*lockdown*), ma proseguita anche nei mesi successivi. Complessivamente, tra febbraio e novembre 2020, abbiamo riscontrato un decremento dei sinistri di circa il -35 per cento (Fonte: Banca Dati Sinistri presso IVASS) »;

come certificato anche nella relazione annuale dell'Ivass: « le limitazioni alla circolazione imposte contro la pandemia hanno fatto diminuire di molto gli incidenti. Così in tutto il 2020 le compagnie hanno risparmiato 2,2 miliardi di euro. L'Ivass ha stimato come siano stati restituiti appena 800 milioni. Il miliardo e quattro avanzato ha contribuito a far salire del 45 per cento i profitti delle compagnie nei rami danni. Non solo: le tariffe sono diminuite del 5,5 per cento, mentre i costi di risarcimento sono stati abbattuti del 20 per cento »;

va sottolineato che sia la variabilità delle tipologie di ristoro utilizzate (sconti al rinnovo, estensioni di copertura e altro) sia la dimensione dell'impegno finanziario adottato sono risultate assai eterogenee da impresa a impresa;

come affermato anche da Claudio Demozzi, presidente nazionale del Sindacato nazionale agenti di assicurazione (Sna), « Questi numeri confermano le stime del Centro Studi Sna effettuate in seguito alla fase 1 del *lockdown* che poneva l'accento sulla possibilità di gestire proficuamente e in favore della collettività quello che è stato spesso definito un tesoretto » —:

quali iniziative normative il Governo intenda adottare affinché venga assicurato che tutti i risparmi accumulati dalle imprese assicurative nel periodo di *lockdown*, a seguito della diminuzione dei sinistri, possano essere utilizzati direttamente per ristorare i cittadini assicurati. (5-07554)

Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati così trasformati su richiesta dei presentatori:

interrogazione a risposta scritta Grillo e altri n. 4-10250 del 17 settembre 2021 in interrogazione a risposta orale n. 3-02781;

interrogazione a risposta scritta Bordonali n. 4-11060 dell'11 gennaio 2022 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-07606;

interrogazione a risposta in Commissione Mollicone n. 5-07560 del 17 febbraio 2022 in interrogazione a risposta orale n. 3-02782.

