

508.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Bitonci	5-06004 19760
<i>Risoluzioni in Commissione:</i>		Giustizia.	
III e XIII Commissione:		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Di Stasio	7-00659 19749	Costa	4-09276 19760
VIII e IX Commissione:		Infrastrutture e mobilità sostenibili.	
Braga	7-00660 19751	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		Maccanti	4-09277 19761
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Ruffino	4-09279 19762
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Interno.	
Gallinella	5-06003 19753	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Affari esteri e cooperazione internazionale.		Iezzi	4-09281 19763
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Politiche agricole alimentari e forestali.	
Delmastro Delle Vedove	5-06002 19754	<i>Interpellanza urgente</i>	
Cultura.		(ex articolo 138-bis del regolamento):	
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		Russo Paolo	2-01220 19764
Morrone	3-02274 19755	Pubblica amministrazione.	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Angiola	5-06001 19756	Deidda	3-02275 19765
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Salute.	
Muroni	4-09278 19757	<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Torto	4-09280 19758	Donzelli	3-02276 19766
Economia e finanze.		Modifica dell'ordine dei firmatari ad una	
<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>		interrogazione	19766
Zanichelli	5-06000 19759	Ritiro di un documento del sindacato	
		ispettivo	19767

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

PAGINA BIANCA

ATTI DI INDIRIZZO*Risoluzioni in Commissione:*

Le Commissioni III e XIII,

premesso che:

il 6 maggio 2021 la fregata Libeccio della Marina militare, impegnata nell'Operazione Mare Sicuro, è intervenuta in assistenza dei pescherecci italiani Artemide, Aliseo e Nuovo Cosimo partiti da Mazara del Vallo. I pescherecci erano in attività di pesca nelle acque della Tripolitania all'interno della zona definita, dal Comitato di coordinamento interministeriale per la sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture, «ad alto rischio», precisamente a circa 35 miglia nautiche dalla costa libica;

l'intervento si è reso necessario per la presenza di una motovedetta della Guardia costiera libica in rapido avvicinamento ai motopesca italiani che ha sparato colpi da fuoco di avvertimento dalle motovedette libiche ferendo lievemente il comandante di uno dei pescherecci;

il 3 maggio 2021 la fregata Alpino della Marina militare si trovava a dirigersi verso sette pescherecci italiani: Michele Giacalone, Antonino Pellegrino, Giuseppe Schiavone, Nuovo Cosimo, Aliseo, Anna Madre Artemide che si trovavano nelle acque della Cirenaica, all'interno della zona già definita ad alto rischio, a 26 miglia nautiche da limite esterno delle acque territoriali libiche. La comunicazione giunta alla Marina militare segnalava un gommone in arrivo ad alta velocità dalla costa cirenaica. La fregata si è avvicinava per fornire eventuale assistenza e per assicurare che non si verificassero incidenti;

il 1° settembre 2020 il peschereccio Anna Madre, era già scampato a un tentativo di sequestro da parte delle autorità libiche quando le forze del generale Khalifa Haftar avevano sequestrato i pescherecci Antartide e Medinea e i rispettivi equipaggi nelle acque antistanti alla Cirenaica per ben 108 giorni;

già il 6 ottobre 2018, a circa 29 miglia dalla costa libica di Derna, si verificò un episodio di sequestro di pescherecci della marineria di Mazara del Vallo (Afrodite Pesca e Matteo Mazarino) da parte di motovedette libiche che avrebbero cominciato a sparare senza preavviso provocando danni alla cabina e alle attrezzature della motopesca Afrodite. Gli stessi vennero rilasciati il 12 ottobre grazie a un'intensa attività diplomatica promossa dalla Farnesina;

la presenza dei pescherecci italiani appartenenti alla marineria di Mazara del Vallo nelle acque antistanti la costa libica (principalmente prospiciente le città di Bengasi e Misurata) è dovuta alla circostanza secondo cui si trovino a svolgere l'attività di pesca del gambero rosso in acque rivendicate unilateralmente dalla Libia come zona di protezione della pesca. Quella della sussistenza dell'Alto Mare nella zona si tratterebbe di una tesi superata che non terrebbe in conto della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 che ha consolidato la facoltà degli Stati costieri di proclamare zone economiche esclusive e da cui il concetto di acque internazionali nel Mediterraneo risulterebbe ormai definitivamente eroso;

la Marina militare svolge operazioni militari nel Canale di Sicilia a tutela e salvaguardia in mare degli interessi nazionali tra cui la Mare Sicuro, la Costant Vigilance e la Vigilanza Pesca (Vi.Pe);

è stata autorizzata dal Parlamento per il periodo 1° gennaio 2020-31 gennaio 2021 la partecipazione dell'Italia alle seguenti missioni e operazioni internazionali: United Nations Support Mission in Libya – UNSMIL, Missione bilaterale di assistenza e supporto in Libia, missione bilaterale di assistenza alla Guardia costiera libica, European Union Border Assistance Mission in Libya – EUBAM Libya, «mare Sicuro»: dispositivo aeronavale nazionale nel Mediterraneo, nel cui ambito è inserita la missione bilaterale in supporto alla Guardia costiera libica;

l'Italia partecipa altresì e ha il comando della Missione europea Eunavfor-

med Irini che, nel marzo 2021 il Consiglio ha prorogato fino al 31 marzo 2023. Eunaformed Irini è stata lanciata il 31 marzo 2020, poco dopo la conferenza di Berlino sulla Libia del gennaio 2020, come contributo concreto dell'Unione europea al processo avviato dalla comunità internazionale per sostenere il ritorno alla pace e alla stabilità in Libia ed ha tra i suoi compiti secondari quello di contribuire allo sviluppo delle capacità e alla formazione della guardia costiera e della marina libiche;

nel documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo, riferito agli anni 2019-2021 tra le aree prioritarie della cooperazione italiana vi è la Libia con iniziative di emergenza volte a dare assistenza umanitaria e protezione alle fasce più vulnerabili della popolazione, programmi di sviluppo volti a favorire il processo di stabilizzazione;

nel 2017 l'Italia ha riaperto la sua sede diplomatica a Tripoli e per il 2021 il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha annunciato la riattivazione del consolato generale a Bengasi; la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos) del 1982 fornisce una definizione delle zone economiche esclusive (Zee), regolandone l'attuazione e il rispetto delle norme correlate;

pertanto, una Zee è « un'area esterna ed adiacente alle acque territoriali in cui lo Stato costiero ha la titolarità di: diritti sovrani (Unclos 56, 1, a) sulla massa d'acqua sovrastante il fondo marino ai fini dell'esplorazione, sfruttamento, conservazione e gestione delle risorse naturali, viventi o non viventi, compresa la produzione di energia dalle acque, dalle correnti o dai venti; giurisdizione (Unclos 56, 1, b) in materia di installazione ed uso di isole artificiali o strutture fisse, ricerca scientifica in mare e di protezione e conservazione dell'ambiente marino »;

secondo il diritto internazionale consuetudinario, ogni Stato ha diritto a dichiarare unilateralmente una zona economica esclusiva che si estende fino a 200 miglia

marine dalla linea di base del mare territoriale e per il quale non rileva né la mancata ratifica della Convenzione Unclos, né il mancato deposito della notifica di istituzione della Zee presso il segretariato generale della Nazioni Unite;

nel 2005 la Libia ha trasmesso al segretario generale delle Nazioni Unite la decisione del Comitato popolare generale n. 104 per misurare l'ampiezza del mare territoriale e delle sue zone marittime (Bollettino di diritto del mare n. 5915) e ha stabilito una zona di protezione della pesca (Zpp), i cui limiti si estendono fino a 62 miglia nautiche dal limite esterno del mare territoriale (decisione del Comitato Generale Popolare n. 37 del 24 febbraio 2005), secondo le coordinate geografiche precisate nella decisione n. 105 del 21 giugno 2005 e misurata a partire dalla linea di base retta che chiude il golfo della Sirte, proibendo attività di pesca a chiunque sia sprovvisto di autorizzazione;

relativamente alla decisione, non è stato formalizzato alcun accordo di delimitazione; con la dichiarazione del 27 maggio 2009 e la decisione 31 maggio 2009 n. 260, la Libia ha proclamato una zona economica esclusiva (Zee), inclusiva della precedente Zpp, « sino ai limiti permessi dal diritto internazionale ». Il limite esterno della zona verrebbe così a determinarsi in base ad accordi con gli Stati vicini interessati;

l'assenza di una delimitazione precisa dei confini della Zee libica e il fatto che la Libia abbia firmato ma mai ratificato la Convenzione Unclos, fa sì che si debba far capo al diritto internazionale consuetudinario o, in alternativa, ad accordi bilaterali con gli Stati adiacenti e frontisti;

conseguentemente, l'attività di pesca all'interno delle acque sottoposte alla sovranità libica tramite l'istituzione della Zee appare illegittima in assenza del consenso dello Stato costiero e pertanto sembra rilevarsi essere acque sottoposte alla sovranità libica e interdette alla pesca senza preventiva autorizzazione delle autorità governative;

un ruolo particolare per la pesca nel Mar Mediterraneo è svolto dall'Unione europea che esercita, tra l'altro, una competenza esclusiva per la gestione e la conservazione della pesca nelle acque che rientrano nella giurisdizione dei suoi Stati membri e, al di là di tali acque, per quanto riguarda le navi e i cittadini degli Stati membri. I trattati relativi alla pesca che si applicano agli Stati membri sono negoziati e conclusi dall'Unione europea (l'ambito della sua competenza esterna è stato definito dall'Unione europea in una dichiarazione resa il 1° aprile 1998 al momento del deposito del suo strumento di conferma formale dell'Unclos);

già nel 2008 nella risposta all'interrogazione parlamentare n. P-1618/08, la Commissione europea sembra riconoscere la Zee e la conseguente Zpp libica dichiarando: «questioni attinenti alla determinazione dell'ampiezza delle acque soggette alla sovranità o alla giurisdizione dello Stato costiero rientrano nelle competenze degli Stati membri poiché riguardano l'amministrazione del territorio nazionale. Quando si presentano questioni simili in un contesto internazionale, è competenza degli Stati membri avviare negoziati internazionali o iniziative diplomatiche, come nel caso delle linee di base della Libia. Per questo motivo, le diverse iniziative diplomatiche nei confronti della Libia rappresentavano progetti comuni dell'UE oppure iniziative individuali intraprese degli Stati membri, al cui sviluppo e attuazione è stata associata la Commissione. La Commissione sta inoltre sviluppando attivamente, attraverso un accordo quadro, una base comune per un dialogo strutturato con la Libia su questioni di reciproco interesse Libia-UE »,

impegnano il Governo:

a porre in essere ogni iniziativa utile a favorire l'apertura di un dialogo diplomatico su scala internazionale e regionale e nelle diverse organizzazioni di cui l'Italia è parte al fine di giungere ad una formale determinazione relativa alla delimitazione degli spazi marittimi nel Mar Mediterraneo centrale e alla risoluzione dei contrasti di

tipo diplomatico e commerciale enunciati in premessa;

a definire una posizione sull'attività dei pescherecci nazionali nella dichiarata Zpp libica anche attraverso accordi e negoziati conclusi nel rispetto delle prerogative dell'Unione europea, a favore di collaborazioni italo-libiche per il settore specifico della pesca e che contemplino anche la possibilità di gettare le basi per una collaborazione privatistica;

a favorire la creazione di un tavolo tecnico interministeriale tra il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, il Ministero della difesa, Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali per la promozione della collaborazione bilaterale nel settore della pesca tra l'Italia e la Libia, e per la definizione di modalità per la gestione sostenibile delle risorse biologiche nelle succitate acque, anche favorendo lo sviluppo di capacità e la nascita di cooperative miste italo-libiche eventualmente finalizzate, una volta raggiunte le necessarie abilitazioni e certificazioni europee, all'esportazione diretta nei Paesi dell'Unione europea;

a estendere l'attività di presenza e sorveglianza della Marina militare, conformemente alle operazioni in atto in ottica di sorveglianza preventiva, nel rispetto degli accordi di cui agli impegni precedenti, oltre che in relazione alle azioni di controllo da parte delle forze libiche.

(7-00659) « Di Stasio, Pignatone, Rizzo ».

Le Commissioni VIII e IX

preMESSO che:

le analisi più recenti sulle prospettive nazionali della logistica chiariscono gli indubbi vantaggi nell'uso della rete ferroviaria per il trasporto merci: dal punto di vista energetico a parità di tonnellate trasportate i treni consumano dal 60 per cento al 90 per cento di energia in meno rispetto al trasporto su gomma, garantendo al contempo maggiore sicurezza e l'ottimizza-

zione della catena logistica. L'Agenzia Europea dell'Ambiente ha stimato che lo 0,4 per cento delle emissioni climalteranti nel settore dei trasporti in Europa sia riferibile al treno. Con questi mezzi esiste infine la possibilità di stipare notevoli quantità di beni in poco spazio in vagoni specificamente progettati per questi scopi che permettono alle imprese di risparmiare in termini di costo e tempo;

L'Italia è, purtroppo, ancora in forte ritardo negli investimenti nel settore del trasporto ferroviario rispetto al resto dell'Europa ed ai paesi asiatici. In Italia il trasporto terrestre delle merci è gestito in modo preponderante su strada considerato che il trasporto su ferro raggiunge appena il 13 per cento. Nel resto dell'Europa le percentuali variano in media dal 18 per cento al 20 per cento con Paesi come l'Austria che addirittura arriva oltre al 30 per cento di merci trasportate su rotaia; in Italia sono circa 180 le imprese attive nella logistica ferroviaria;

il minore impatto ambientale, la convenienza economica ed energetica ed il fattore sicurezza, quest'ultimo particolarmente importante nel trasporto di merci pericolose, sono tutti elementi che dovrebbero spingere ad investire nel trasporto merci su ferro. Intermodalità, sostenibilità, resilienza alle crisi, capillarità sono le parole chiave per la logistica del futuro. L'esperienza dell'emergenza sanitaria ne ha peraltro evidenziato la strategicità, come affermato dal Rapporto 2020 dell'Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet della *School of Management* del Politecnico di Milano;

è utile ricordare che la forza del trasporto intermodale ha peraltro avuto la capacità di fronteggiare, nella fase acuta dell'emergenza sanitaria, l'indisponibilità o le pesanti difficoltà incontrate dalla gomma, anche nell'attraversamento delle frontiere. Il periodo particolarmente critico, se ha visto sviluppare ulteriormente il trasporto intermodale strada-ferrovia, ha anche evidenziato la necessità di investimenti che rendano questa opzione sempre più attrattiva, superando alcuni limiti strutturali oggi penalizzanti;

l'obiettivo in ambito trasportistico fissato dall'Unione Europea per il settore ferroviario è quello del 30 per cento del mercato totale del trasporto merci entro il 2030. Per poter raggiungere questo obiettivo così sfidante è prioritario che il trasporto ferroviario delle merci diventi, per il nostro Paese, un progetto strategico specifico che sappia adottare un approccio orientato alla integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali;

favorire la logistica ferroviaria aiuta il nostro Paese a centrare gli obiettivi del Piano nazionale energia e clima. A parità di chilometri percorsi, infatti, il trasporto merci sui binari porta a una riduzione del 76 per cento delle emissioni di CO₂ per chilogrammo rispetto al trasporto su gomma. Se il trasporto ferroviario di merci fosse raddoppiato, ci sarebbe una riduzione annua di 45-55 milioni di tonnellate di CO₂. A tal proposito occorre sottolineare come, a partire dalla recessione del 2008, il trasporto ferroviario merci nazionale sia passato da 70,7 milioni di treni-chilometro del 2008 a soli 47,3 milioni al 31 dicembre 2020 con una diminuzione del traffico di circa il 33 per cento. Un *gap* che non si è riusciti a colmare dopo 12 anni,

impegnano il Governo:

a promuovere un progetto strategico specifico dedicato allo sviluppo del trasporto merci su ferrovia;

a implementare un piano dell'intermodalità imperniato sulla modalità ferroviaria in modo da rendere più efficiente e a basso impatto ambientale il trasporto delle merci;

ad adottare iniziative per potenziare il trasporto su ferro delle merci, aumentandone la capacità e la connettività, così come l'efficientamento energetico di scali e nodi ferroviari e porti;

a promuovere un quadro autorizzativo e concessorio omogeneo a livello nazionale, ispirato a criteri di semplificazione

e con una fiscalità di vantaggio per la progressiva riduzione del trasporto logistico su gomma a favore di quello su ferro, al fine di ridurre i valori di emissioni climalteranti nazionali;

ad adottare iniziative per accelerare gli interventi su infrastruttura ferroviaria, già finanziati nei contratti di programma vigenti, che permettono l'adeguamento agli *standard* europei;

a pianificare gli interventi in modo che siano il più possibile contenuti gli impatti sulla circolazione ferroviaria evitando, nelle fasi dei lavori, di ridurre la capacità sugli itinerari strategici e la velocità commerciale;

ad adottare iniziative per finanziare interventi infrastrutturali anche su linee non di corridoio (linee di categoria C) e tutti gli interventi complementari necessari per assicurare le condizioni per la produzione di un servizio competitivo;

a promuovere interventi nell'ultimo miglio ferroviario anche mediante rifinanziamento della norma presente nel decreto-legge n. 96 del 2017;

ad adottare iniziative per sviluppare la progettazione delle infrastrutture merci strategiche relative ai nodi urbani, a partire dalla Gronda merci ad Ovest di Roma;

a dare avvio subito al « Piano Accelerato ERMTS/ETCS » per l'installazione in tutta la rete ferroviaria di un sistema di segnalamento unico europeo, quale l'ERTMS/ETCS, come già realizzato sulle linee Av/Ac e ad adottare iniziative per sostenere finanziariamente gli investimenti necessari per il relativo adeguamento del materiale rotabile;

ad adottare iniziative per adeguare quanto più possibile la normativa nazionale alla normativa europea semplificando il quadro legislativo di riferimento e permettendo ai processi di digitalizzazione di esprimere la massima efficacia;

ad adottare iniziative per dare una veste strutturale ed un arco temporale di validità coerente con gli obiettivi strategici

più sopra richiamati alle misure di incentivo al traffico merci su ferrovia, con particolare riferimento agli interventi di riduzione del costo pedaggio che hanno permesso la ripresa del mercato negli ultimi anni e garantito la sostenibilità economica del servizio durante la crisi pandemica; tenuto conto che questi interventi sono in linea con quanto adottato in altri Paesi Europei (Francia, Germania, Belgio);

ad adottare iniziative per sostenere finanziariamente la formazione del personale di esercizio tenuto conto della domanda crescente che si avrà di queste figure professionali, dei tempi richiesti per la loro formazione e della buona qualità dei contratti offerti soprattutto ai giovani.

(7-00660) « Braga, Gariglio, Morassut, Pezzopane ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il 15 aprile 2021, la Società italiana di neuropsichiatria dell'infanzia e dell'adolescenza, ha inviato una lettera appello al Presidente del Consiglio dei ministri e ad altri membri del Governo al fine di denunciare la situazione dei servizi di neuropsichiatria infantile e dell'adolescenza (Npia) nel nostro Paese;

da tale appello, sostenuto e approfondito anche da diverse fonti stampa, emerge come l'emergenza salute mentale nella fascia di età 0-17 sia esponenzialmente aumentata negli ultimi anni, e si sia aggravata ulteriormente nell'ultimo anno a causa dell'impatto della pandemia, a fronte però di un servizio di copertura sanitaria inade-

guato e disomogeneo sul territorio nazionale;

già prima della pandemia (ultimi dati disponibili 2018), circa 2 milioni di minorenni soffrivano di un disturbo psichiatrico e di questi solamente 60 su 200 potevano avere accesso ad un servizio territoriale (Npia)

in Italia, ad oggi, esistono solamente 325 letti di Npia a fronte di una richiesta di ricovero molto più alta e che, nella maggior parte dei casi viene trattata in reparti non dedicati, con personale non specificamente specializzato o e sempre in emergenza, con il concreto rischio non affrontare adeguatamente la situazione, prospettando al bambino un percorso tortuoso sia nel presente, sia, soprattutto, nel futuro;

durante la pandemia di Covid-19 anche queste soluzioni « tamponi » sono venute meno, a causa del sovraffollamento e della riconversione forzata di molte strutture sanitarie, e per questo i bambini e ragazzi sono sempre più abbandonati a loro stessi e alle loro famiglie che, ovviamente, non sempre riescono a far fronte e il più delle volte faticano a comprendere pienamente le delicate esigenze dei propri figli;

secondo il Garante per l'infanzia è probabile che nell'ultimo anno non sia aumentata la quantità di casi, ma sicuramente è aumentata — grazie al *lockdown* e all'aumento del tempo trascorso insieme da genitori e figli — la consapevolezza da parte delle famiglie di alcune problematiche;

relativamente alla disomogeneità del servizio offerto sul territorio nazionale, da uno studio pubblicato nel 2016 dal Giornale di neuropsichiatria dell'età evolutiva, emergeva come soltanto alcune regioni (7) avessero inserito nella loro programmazione regionale una Rete disservizi Npia, e come in conseguenza, i ricoveri per urgenze psichiatriche in età evolutiva avvenivano in altri reparti, non in grado di sostenere sempre determinate situazioni; mentre ancora più carente era la presenza di strutture residenziali o semiresidenziali per

trattare minori in emergenza psichiatrica e addirittura in alcune regioni (Umbria e Calabria) non ci fosse alcun posto letto Npia accreditato presso strutture ospedaliere regionali;

nella lettera appello, la Sinpia ha poi chiesto al Governo di inserire una specifica area sul tema dell'emergenza neuropsichiatrica infantile e dell'adolescenza nel Piano nazionale di ripresa e resilienza al fine di colmare questa grave lacuna nel sistema sanitario, iniziando possibilmente dalla creazione centralizzata di flussi informativi specifici e uniformi che riescano a fotografare chiaramente l'attuale situazione epidemiologica nazionale —:

se, in base a quanto esposto in premessa, il Governo non ritenga urgente avviare una riflessione concreta su questa delicata tematica, acuita dall'emergenza pandemica, che purtroppo interessa milioni di bambini e ragazzi in Italia anche al fine di garantire, nel rispetto dell'autonomia regionale in materia, una copertura adeguata del servizio di Neuropsichiatria infantile e dell'adolescenza su tutto il territorio nazionale. (5-06003)

* * *

AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

i dipendenti della nostra rete consolare all'estero vivono in una situazione di incertezza dovuta alla mancanza di istruzioni per il 2021, da parte del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, in merito alle misure di flessibilità necessarie per il riconoscimento degli aumenti della indennità di servizio all'estero per situazione di famiglia, previsti dall'articolo 173 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18;

l'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 306 del 1991 prevede che, in caso di situazioni di pericolo o rischio, si possa derogare al numero minimo di giornate di soggiorno utili per il riconoscimento degli aumenti in questione;

in particolare, qualora in una sede estera si verificassero eccezionali situazioni di pericolosità, quali eventi bellici o crisi dell'ordine pubblico o calamità naturali, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale con decreto da emanarsi di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, riconosce la sussistenza di tali situazioni e stabilisce che, per il periodo corrispondente, l'effettiva residenza dei familiari nella sede non è richiesta ai fini del pagamento degli aumenti dell'indennità previsti dall'articolo 173, commi 1, 2, 3, 4, e 5 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18;

nel 2020, a causa della pandemia, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale ha diramato apposita comunicazione con la quale comunicava l'estensione dei benefici dell'articolo 7 a tutti i lavoratori impiegati in quei Paesi che hanno sofferto la crisi pandemica, le cui famiglie hanno spesso deciso di fare ritorno in patria;

ad oggi, per il 2021, non è stata emanata alcuna comunicazione in merito —:

se il Governo intenda adottare iniziative per estendere anche per l'annualità 2021, o comunque fino alla fine dello stato di emergenza pandemica mondiale, la deroga prevista dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 306 del 1991 per il riconoscimento degli aumenti della indennità di servizio all'estero. (5-06002)

* * *

CULTURA

Interrogazione a risposta orale:

MORRONE. — *Al Ministro della cultura.*
— Per sapere — premesso che:

Cesena ha un patrimonio culturale di rispetto, tuttavia non adeguatamente valorizzato; un esempio per tutti è il locale Museo archeologico, attivo fin dal 1969 purtroppo non più fruibile da circa un triennio, i cui reperti, di notevole interesse, rimangono senza adeguata collocazione;

tra questi reperti è noto il grande pavimento musivo a tessere bianche e nere di epoca tardo imperiale, rinvenuto casualmente nel 1999 durante lo scavo di un parcheggio a silos nella centrale piazza Fabbri e ora giacente provvisoriamente in un salone del municipio in attesa di una migliore esposizione che possa essere fruita da parte del pubblico;

la scoperta del citato pavimento certificò la presenza *in loco* di una *domus* romana mai ipotizzata fino ad allora, vista anche la scarsa conoscenza che abbiamo della Cesena romana di cui, tuttavia, saltuariamente, in concomitanza con lavori stradali ed edilizi, emergono testimonianze di rilievo, come il mosaico detto della « pantera » o dell'« orso », scoperto casualmente durante lavori per la rete dei sottoservizi in una via del centro storico di Cesena, non lontano dal luogo dove è stato rinvenuto il citato pavimento musivo;

il mosaico detto della « pantera » o dell'« orso », allora ancora *in loco*, fu ammirato anche dallo stesso ministro interrogato durante la sua visita a Cesena del 30 ottobre 2017, mentre oggi il reperto è relegato in un deposito e non visibile al pubblico;

nei programmi delle passate e dell'attuale giunta comunale c'è il progetto della riqualificazione delle cosiddette « Tre Piazze », ubicate in centro storico, fra cui la piazza Fabbri dove fu rinvenuto il citato grande pavimento musivo;

in quest'area sorgeva l'antica chiesa dei Francescani e, con ogni probabilità, un nucleo importante della città romana;

il progetto denominato « Tre Piazze » dovrebbe godere di due tipologie di finanziamenti pubblici;

sembra sia stata assunta la decisione, nel realizzare la rete dei sottoservizi, di non scavare in profondità tale da interferire con eventuali ritrovamenti archeologici di epoca romana, con l'obiettivo di evitare eventuali interruzioni dei lavori;

la cronaca quotidiana, tuttavia, riferisce di ritrovamenti, tra cui una tomba tardo antica con lo scheletro intatto di un bambino;

Cesena potrebbe rischiare di perdere definitivamente l'ennesima occasione di indagare seriamente e sistematicamente il ricco sottosuolo di un'area storicamente strategica, da cui potrebbero emergere manufatti e altri reperti di valore, tali da risultare un importante tassello per la storia cittadina, ma soprattutto tali da diventare, collocati in un'adeguata cornice espositiva insieme ad altri reperti oggi conservati in depositi, un'occasione di richiamo per il turismo d'arte e culturale, unitamente alle altre importanti emergenze culturali locali (Biblioteca Malatestiana, Rocca e altro) ad avviso dell'interrogante tuttora, non adeguatamente promosse;

l'interrogante ritiene indispensabile che lo scavo collegato ai lavori del progetto di rifacimento delle « Tre Piazze » comprenda anche una verifica approfondita relativa all'eventuale presenza di reperti di rilievo di epoca romana —:

quali urgenti iniziative di competenza intenda mettere in atto il Ministro interrogato per promuovere ricerche relative all'eventuale presenza di reperti di rilievo di epoca romana, in concomitanza con i la-

vori del progetto di riqualificazione delle « Tre Piazze ». (3-02274)

Interrogazione a risposta in Commissione:

ANGIOLA. — *Al Ministro della cultura.*
— Per sapere — premesso che:

il Cipe con delibera del 1° maggio 2016, ha approvato il piano stralcio « Cultura e turismo » presentato dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo e ha disposto l'assegnazione al medesimo Ministero di un importo di 1.000 milioni di euro, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione;

in particolare, con il paragrafo 1.2, lettera c), della citata delibera Cipe, è stata disposta la destinazione di 150 milioni di euro a favore di interventi, ciascuno dei quali non superiore a 10 milioni di euro, afferenti al progetto di recupero di luoghi culturali dimenticati, denominato « Bellezz@ - Recuperiamo i luoghi culturali dimenticati »;

in attuazione del paragrafo 2.2 della menzionata delibera Cipe, essendo pervenuto un numero di segnalazioni tale da richiedere una disponibilità superiore alle risorse assegnate, è stata istituita una Commissione per la selezione degli interventi con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 giugno 2017. La Commissione, all'esito della selezione sulla base dei prescritti criteri, è giunta ad un elenco di 273 interventi selezionati fino a concorrenza delle risorse disponibili;

infine, il decreto del segretario generale 8 marzo 2018 ha stabilito le modalità di accesso alla fase di stipula della convenzione sopra citata con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, e con nota del 10 dicembre 2018 ha comunicato l'avvenuta pubblicazione delle linee guida sulle Modalità di invio in via telematica della documentazione prescritta necessaria per l'accesso alla fase di stipula delle suddette convenzioni, differendo successivamente al 15 settembre 2019 la scadenza;

ad oggi, a distanza di oltre tre anni dal termine dei lavori della Commissione, ri-

sulta che la grandissima parte dei progetti selezionati non abbia ancora ricevuto alcuna *tranche* dei finanziamenti previsti e che alcuni comuni non abbiano nemmeno ricevuto riscontri dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in merito alle tempistiche di sottoscrizione della convenzione tra le parti;

queste ingenti risorse sono già da tempo disponibili nel bilancio dello Stato, ma risultano *de facto* bloccate in attesa della chiusura dell'*iter* burocratico. Si tratta di uno stallo grave che necessita un urgente intervento del Governo per essere sbloccato —:

quale sia la situazione attuale delle risorse previste per il piano di cui in premessa e quali siano le tempistiche di avvio dei finanziamenti per gli interventi selezionati e programmati all'interno del progetto « Bellezz@ - Recuperiamo i luoghi culturali dimenticati ». (5-06001)

Interrogazioni a risposta scritta:

MURONI. — *Al Ministro della cultura, al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

la Soprintendenza speciale archeologica belle arti e paesaggio di Roma in data 20 settembre 2018 ha espresso parere favorevole al tracciato del Grande raccordo anulare delle biciclette (Grab) che prevede il passaggio all'interno di Villa Ada;

con il suddetto parere, espresso in sede di conferenza di servizi preliminare, la Soprintendenza ha dato il « via libera » indicando alcune raccomandazioni e prescrizioni di carattere generale che sono state recepite dal successivo progetto di fattibilità tecnico-economica del Grab salvaguardare le essenze arboree, usare i medesimi materiali del tratto esistente, non modificare lo stato dei luoghi con segnaletica e arredo e altro);

a distanza di due anni e mezzo la stessa Soprintendenza, oggi diretta da un nuovo Sovrintendente rispondendo alla richiesta di parere avanzata dalla Consulta del Verde del II municipio di Roma sul

passaggio del Grab all'interno di Villa Ada ha scritto di essere contraria, sebbene ammetta « (...) di non aver visionato il progetto né di aver espresso alcun parere in proposito (...) » ;

appare inconcepibile e non corretto da un punto di vista amministrativo esprimere un parere senza aver visionato il progetto del Grab, ma soprattutto non si comprende come si possa scrivere « (...) né di aver espresso alcun parere in proposito (...) » quando esiste il parere favorevole del 20 settembre 2018;

è del tutto evidente che i Soprintendenti passano, ma l'ente Soprintendenza resta e i suoi pareri non decadono automaticamente quando si insedia un nuovo Soprintendente;

il progetto definitivo del Grab, modificato secondo le prescrizioni indicate nel parere della Soprintendenza, approderà nelle prossime settimane in Conferenza dei servizi decisoria con un doppio tracciato nell'area di Villa Ada: il primo interno alla Villa (percorso lento), il secondo esterno alla (percorso veloce) parallelo alla Tangenziale est. Quest'ultimo servirà anche a garantire continuità all'anello ciclabile nelle ore di chiusura di Villa Ada, dal tramonto all'alba;

la Soprintendenza sarà quindi nuovamente chiamata a esprimere il proprio parere in conferenza dei servizi decisoria. Il nuovo parere, secondo logica e giurisprudenza, dovrebbe basarsi su quanto già definito dal primo parere favorevole della stessa Soprintendenza (non essendo intervenuti nel frattempo vincoli o leggi ostative alla realizzazione di ciclovie in aree verdi di pregio) e sulla verifica dell'accoglimento nel progetto definitivo delle raccomandazioni e prescrizioni a suo tempo formulate;

sarebbe del tutto inspiegabile che la Soprintendenza abiurasse il precedente parere favorevole al passaggio del Grab all'interno di Villa Ada;

imporre oggi la modifica di un progetto che risponde pienamente, sia alle linee di indirizzo del Ministero delle infra-

strutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della cultura sia alle raccomandazioni della Soprintendenza speciale archeologica belle arti e paesaggio di Roma, potrebbe configurare, secondo l'interrogante, un danno erariale, dal momento che sarebbero state compiute modifiche progettuali a questo punto inutili, si sarebbero allungati ingiustificatamente i tempi di realizzazione dell'opera e altrettanto ingiustificatamente si sarebbero gonfiati i costi del progetto;

il Grab è un progetto di un percorso ciclabile a impatto zero e a volumi zero, finalizzato a rendere accessibili anche alla popolazione diversamente abile e a persone a mobilità ridotta le aree più belle della città di Roma. Il tracciato del Grab all'interno di Villa Ada non prevede l'utilizzo di materiali diversi da quelli già presenti e non presenta di fatto alcuna alterazione dei luoghi —:

se siano a conoscenza di quanto in premessa e, nel caso, quali iniziative intendano intraprendere per riaffermare nella prossima conferenza di servizi la necessità di una verifica degli adempimenti previsti dal parere espresso nel 2018 e per non impedire la realizzazione di un'opera senza la quale si realizzerebbe il paradosso di approvare un tracciato che obbligherebbe i fruitori del Grab a percorrere la Tangenziale est del comune di Roma, vanificando di fatto un finanziamento finalizzato alla realizzazione di un prodotto turistico di caratura internazionale quale quello in esame. (4-09278)

TORTO. — *Al Ministro della cultura.* — Per sapere — premesso che:

da oltre un anno gli scavi effettuati nello storico campo di calcio di Rampigna nel centro di Pescara hanno fatto emergere tratti di cinta murarie e numerosi reperti risalenti ad oltre 2500 anni fa. Tra le scoperte vi sono anche i resti di una donna che si ritiene sia vissuta nei primi secoli dopo Cristo;

i recenti sondaggi archeologici hanno confermato che il sito archeologico cela

sotto la superficie la grande necropoli italica, romana e medievale dell'insediamento di *Ostia Aterni*, strutture antiche non ancora identificate e lunghi tratti di mura risalenti alla piazzaforte spagnola di Pescara, edificata nel XVI secolo e in larga parte demolita nel XIX secolo;

sembrerebbe che fonti documentarie suggeriscano la presenza nell'area di monumenti e templi risalenti all'epoca romana, ancora da individuare;

l'area, chiusa al pubblico e fatiscente da anni, era destinata ad una operazione di riqualificazione attuata dall'amministrazione comunale di Pescara;

in virtù dei reperti archeologici emersi durante gli scavi, sono state numerose le iniziative di cittadini e associazioni per chiedere di riqualificare l'area anche sulla base di quanto emerso dai sondaggi archeologici;

a giudizio dell'interrogante gli studi archeologici in quell'area andrebbero approfonditi e successivamente valorizzati attraverso una opportuna sinergia tra enti e istituzioni;

nei primi giorni di maggio 2021 tramite organi di stampa si apprende che il coordinatore del Comitato Rampigna abbia chiesto, in una lettera indirizzata alla Soprintendenza alle belle arti e al paesaggio di Chieti e Pescara e al sindaco Carlo Masci informazioni riguardo alle scelte compiute per il campo Rampigna, in seguito alle scoperte archeologiche nell'area, venute alla luce in occasione della riqualificazione del campo da gioco;

a giudizio dell'interrogante è auspicabile la collaborazione tra istituzioni locali e nazionali, nonché università e tessuto associativo per restituire questo patrimonio alla comunità, anche attraverso accordi tra le parti, sotto la guida della Soprintendenza competente, al fine di valorizzare e rendere fruibile quanto è stato trovato —:

quali siano le iniziative competenza che il Ministro interrogato sta promuovendo al fine di proseguire la campagna di ricerca archeologica e di studio;

se e quali iniziative, per quanto di competenza, intenda adottare al fine di valorizzare e rendere fruibile l'area di Rampigna. (4-09280)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazioni a risposta in Commissione:

ZANICHELLI, CARABETTA, GIULIODORI, SCAGLIUSI e MARTINCIGLIO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il fenomeno delle cosiddette «valute virtuali», iniziato nel 2009 con l'introduzione del bitcoin, ha assunto dimensioni considerevoli e costituisce un fenomeno accessibile a qualunque soggetto interessato a livello planetario, tramite internet e applicazioni per *smartphone*, indipendentemente da dove sia localizzato il *provider* dei servizi connessi e indipendentemente dal fatto di avvalersi costantemente di un *provider*;

l'adozione dei bitcoin e delle criptovalute in generale, si è diffusa notevolmente, considerati i molteplici esempi imprenditoriali di successo, in Italia e all'estero (da ultimo la recente quotazione di Coinbase), così come sono in costante aumento gli esercizi commerciali che accettano valute virtuali come mezzo di pagamento anche nel nostro Paese;

in tale scenario, gli interroganti evidenziano come il tessuto imprenditoriale legato alle criptovalute può diventare un settore trainante, in relazione sia alle innovazioni connesse all'industria 4.0, al mondo delle *start-up* e alle piccole e medie imprese innovative, che nell'accettazione di tali rappresentazioni digitali, utilizzate come mezzo di pagamento, in grado di contribuire al rilancio dell'economia e allo sviluppo del Paese, in particolare per il settore turistico;

il quadro regolatorio del nostro Paese, risulta tuttavia marginale rispetto ad altri

Stati, quali ad esempio Stati Uniti, Canada, Germania, Francia, Svizzera, che invece hanno potuto accrescere i livelli di competitività, avendo introdotto specifiche normative, che hanno determinato le basi per uno sviluppo importante, producendo risultati notevoli in questi anni, in termini di attrattività delle imprese e di nuova occupazione;

al riguardo, gli interroganti rilevano, altresì, come l'Italia si sia limitata ad affrontare il fenomeno delle criptovalute, esclusivamente dal punto di vista dell'anticiclaggio, recependo le evoluzioni delle direttive comunitarie prima con il decreto legislativo n. 90 del 2017 (per la IV direttiva) e successivamente con il decreto legislativo n. 125 del 2019 (per la V direttiva); recepimento peraltro non ancora completato, a causa della mancata emanazione del decreto attuativo del Ministero dell'economia e delle finanze, necessario per portare un quadro maggiormente chiaro ai fini dell'operatività dei prestatori di servizi di portafoglio digitale sul territorio nazionale, determinando pesanti conseguenze per le imprese italiane che operano nel settore delle criptovalute;

gli interroganti evidenziano ancora, come anche dal punto di vista fiscale, la normativa in materia, sia carente, in particolare con riferimento all'imposizione sui redditi conseguiti dagli investitori in criptovalute, nonostante alcuni chiarimenti da parte dell'Agenzia delle entrate, attraverso la risoluzione n. 72/E del 2016, che tuttavia appaiono non essere sufficienti a stabilire un quadro definito sul trattamento tributario;

altri Stati dell'Unione europea, come Francia e Germania, hanno invece introdotto apposite discipline, con ciò dando un decisivo impulso allo sviluppo dell'industria legata al settore delle criptovalute, attraendo imprenditori, investimenti e creando posti di lavoro;

in relazione alle osservazioni in precedenza esposte, risulta pertanto urgente e necessaria, a giudizio degli interroganti, l'introduzione di una specifica normativa

anche fiscale, in grado di consentire agli investitori, di operare su un tessuto legislativo adeguato superando le assimilazioni delle criptovalute alle valute estere, permettendo, al contempo, agli operatori del settore di consolidare il proprio modello di *business* e attraendo investimenti e opportunità, anche a fronte dei fenomeni crescenti come *mining*, *staking*, *yeld-farming* e *NFT* —:

se condivida la considerazione che la mancanza di una normativa nazionale, in particolare di quella tributaria, rappresenti un freno per le imprese del settore e l'intera filiera interessata, favorendo gli investimenti in altri Paesi europei, la cui legislazione risulta indubbiamente più avanzata, e quali iniziative di competenza intenda intraprendere, al fine di sostenere lo sviluppo del settore imprenditoriale innovativo connesso alle valute virtuali e ai *crypto-asset* in genere, stabilendo un quadro di regole all'interno della disciplina tributaria di riferimento, chiaro e semplice, a beneficio dei contribuenti e della giustizia tributaria del nostro Paese. (5-06000)

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

desta preoccupazione quanto emerso sui principali organi di informazione della scelta di alcune banche, a livello internazionale, di iniziare ad applicare sui depositi di conto corrente dei tassi di interesse negativo, andando ad incidere quindi sulla loro liquidità;

in particolare, secondo quanto riportato dalla testata *Milano-Finanza* (effe edizione del 19 febbraio 2021), la Fineco Bank avrebbe inviato una lettera ai propri clienti in cui informava che avrebbe chiuso un conto corrente, con preavviso, nel caso di deposito superiore ai 100 mila euro intestato a clienti che non avessero in corso alcuna forma di finanziamento o alcun tipo di investimento;

verosimilmente, le ragioni per cui le banche potrebbero decidere di abbassare il limite per fare scattare i tassi negativi, a danno della clientela, sarebbe dovuto alla poca convenienza di liquidità giacente nei depositi bancari;

predetta situazione preoccupa non poco gli imprenditori italiani che, per tramite dell'Associazione datoriale Unimpresa, nell'esprimere le proprie perplessità, hanno dichiarato: «I tassi negativi sui conti correnti applicati dalle banche italiane, per ora solo sui depositi con saldo superiore a 100.000 euro, sono un'aberrazione, specie in una situazione così difficile a causa della pandemia da Covid »;

nel contesto europeo, anche la Danske Bank ha comunicato: « Danske Bank abbassa la soglia per imporre i tassi di interesse negativi sui depositi dei clienti *retail* da 250.000 corone (l'equivalente di 32.000 euro) a 100.000 corone (13.500 euro circa) e introduce uno *spread* sui tassi compreso tra -0,75 per cento e -1 per cento alle aziende clienti. Il cambiamento partirà dal 1° luglio del 2021. » ([danskebank.com](https://www.danskebank.com) - *press releases* del 26 aprile 2021);

indubbiamente, per le imprese, in particolare in questo periodo di crisi economica correlata a quella pandemica, avere disponibilità di risorse giacenti e accantonate rappresenta un importante strumento di gestione per affrontare eventuali e improvvisi costi di esercizio —:

se e quali iniziative di competenza intenda tempestivamente assumere — anche in coordinamento con le istituzioni finanziarie di vigilanza — con riguardo a quanto esposto in premessa. (5-06004)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

il decreto-legge 13 marzo 2021, n. 31, convertito, con modificazioni, dalla legge

15 aprile 2021, n. 50, ha imposto misure speciali in materia di svolgimento dell'esame di Stato per l'abilitazione all'esercizio della professione di avvocato durante l'emergenza epidemiologica da Covid-19;

il decreto ministeriale del 13 aprile 2021, contenente le nuove modalità e procedure per lo svolgimento dello stesso esame, ha stabilito lo svolgimento delle prove orali dello stesso esame a decorrere dal 20 maggio 2021;

in data 13 maggio 2021, sono giunte diverse segnalazioni di violazioni della privacy nelle procedure relative all'esame in questione. Numerosi candidati, nel tentativo di accedere all'area personale con i propri codice fiscale e *password* e verificare la propria convocazione alle prove orali, hanno avuto accesso a dati sensibili di altri soggetti;

nello specifico, risulta che fossero visibili non solo dati anagrafici, contatti telefonici, indirizzi *e-mail* e prove già sostenute in passato, ma anche documenti — quali carte d'identità — e persino codici Iban;

infine, sembrava possibile interagire con i profili delle vittime e addirittura annullare la loro iscrizione alle prove -

quali siano, per quanto di competenza, le ragioni, le responsabilità e la portata di questi gravi accadimenti;

quali siano le soluzioni approntate per ristabilire il regolare svolgimento delle convocazioni alle prove orali e rimediare alle violazioni della *privacy*. (4-09276)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazioni a risposta scritta:

MACCANTI, BENVENUTO e GIGLIO VIGNA. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministro del*

lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

Enav spa, marzo 2018, ha presentato il Piano industriale della società per il quinquennio successivo, anticipando, inoltre, alcune strategie da sviluppare nel quinquennio 2023/2027;

il piano prevedeva, tra le altre cose, il transito degli avvicinamenti radar (Aps) dagli aeroporti sui quali attualmente viene erogato il servizio, verso i centri di controllo d'area (Acc) di Roma e Milano;

tale piano industriale, che secondo le parti sociali avrebbe avuto un impatto eccessivamente oneroso dal punto di vista professionale e sociale per i lavoratori, è stato sospeso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (sospensione a firma dell'allora Sottosegretario Armando Siri) nel febbraio 2019;

nel maggio 2019, è stato siglato un accordo con tutte le organizzazioni sindacali di Enav, che delineava i nuovi tratti del piano industriale dell'azienda e prevedeva, tra l'altro, la condivisione puntuale con le organizzazioni sindacali dello stato di avanzamento dei lavori sulla tematica delle Torri remote;

nel corso dell'audizione del 30 marzo 2021 in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni l'amministratore delegato di Enav, ad avviso degli interroganti, eludendo le puntuali e numerose domande dei commissari, ha di fatto confermato che la società sta procedendo con l'attuazione del piano industriale del 2018, senza che siano state effettuate le verifiche di fattibilità richieste e senza che vi sia stata alcuna forma di condivisione;

in particolare, per ciò che concerne lo scalo di Torino Caselle, Enav spa prevede lo spostamento del Centro che gestisce il servizio di controllo di avvicinamento radar di Torino presso il Centro di Controllo d'area di Milano;

in termini di sicurezza, questa scelta comporta grossi rischi, infatti, in diverse occasioni l'esistenza di un controllo di avvicinamento a Torino ha permesso di ge-

stire senza incidenti e con professionalità l'improvviso spegnimento dei radar a Milano;

durante tutta la seconda ondata pandemica e ancora oggi, l'avvicinamento in questione ha continuato a lavorare con altre tipologie di traffico per cui sono richieste specifiche competenze, quali traffico militare di prova per velivoli di Leonardo e Aeronautica militare, scuole di pilotaggio, ultraleggeristi e cosiddetti piloti della domenica;

la gestione efficiente da parte del personale di queste particolari categorie di traffico, simultaneamente al comune traffico commerciale, si deve ad anni di esperienza maturata sul campo;

la zona di controllo di competenza di Torino avvicinamento è una zona particolarmente complessa anche per motivi ambientali. Grazie alla profonda conoscenza orografica che consente di riconoscere l'evolversi delle condizioni meteorologiche specifiche della zona, il personale attualmente impiegato ha potuto evitare collisioni ed incidenti aerei;

tale conoscenza specifica e molte altre competenze, con un trasferimento del servizio da Torino a Milano, verrebbero inevitabilmente disperse;

il trasferimento in questione causerebbe un grave danno anche dal punto di vista strategico e commerciale allo scalo in questione, con un forte impatto sul futuro dei lavoratori, molti dei quali verrebbero trasferiti o demansionati —:

se e quali iniziative di competenza intendano assumere al fine di scongiurare questa decisione e di promuovere, invece, il consolidamento e il potenziamento dei centri di controllo di avvicinamento esistenti, in particolare quello di Torino, valorizzando le competenze sviluppatesi e tutelando posti di lavoro ad alta specializzazione.

(4-09277)

RUFFINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

la ferrovia ad alta velocità (Tav) Torino-Lione è un'infrastruttura fondamentale per il Paese, in quanto rientra nel corridoio « Mediterraneo » previsto all'interno delle reti transeuropee dei trasporti (Ten-T), che collegano il centro Europa con i Paesi insulari al fine di sviluppare la libera circolazione di persone e merci all'interno dell'Unione europea;

la tratta tra Saint Jean de Maurienne (Francia) e Bussoleno (Italia) è gestita da Telt (*Tunnel euralpin Lyon Turin*), azienda italo-francese nata nel 2015 in sostituzione di Lft (*Lyon Turin ferroviare*), di proprietà al 50 per cento dello Stato francese e al 50 per cento delle Ferrovie dello Stato Italiane;

l'esecuzione dell'opera risulta essere ferma da quando, nel 2019, l'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti decise di interrompere la progettazione del tratto italiano tra Torino e Bussoleno non rinnovando contestualmente l'incarico al commissario di Governo incaricato per la realizzazione dell'infrastruttura;

la mancata realizzazione del tratto Torino-Bussoleno, porterebbe il tunnel di base a funzionare ad un terzo della sua potenziale capacità, rendendo l'investimento improduttivo e fallimentare. Oltretutto, ciò avverrebbe in aperto contrasto con gli impegni già assunti dal Governo italiano con l'Unione europea, la quale finanzia più della metà della tratta internazionale;

la mancata realizzazione del tratto ferroviario Torino-Bussoleno, quindi, metterebbe a rischio non solo il cofinanziamento da parte dell'Unione europea, ma l'intero progetto, in quanto l'opera viene considerata dalla Commissione europea nella sua totalità e completa funzionalità e non solo limitatamente alla sezione transfrontaliera di valico;

a fine 2020 la Commissione europea ha annunciato di voler incrementare i fi-

nanziamenti comunitari, sia per la tratta internazionale che per le tratte nazionali, che ad oggi non beneficiano ancora delle risorse europee. In questo modo l'Italia per la tratta Torino-Bussoleno potrebbe beneficiare di ulteriori 750 milioni di euro a fondo perduto;

da organi di stampa si apprende della decisione da parte del Governo italiano di partecipare ai nuovi bandi europei al fine di ottenere i fondi necessari al completamento dell'opera, evidenziando in questo modo la volontà del Governo di procedere nella realizzazione dell'infrastruttura; non è possibile quindi mettere in discussione la realizzazione dell'alta velocità Torino-Lione, già individuata dalle istituzioni comunitarie, nazionali, regionali e locali, come opera strategica non soltanto per il rilancio del Paese, ma dell'intera Europa —:

se il Ministro indirizzi sia a conoscenza della problematica esposta e quali iniziative di competenza intenda assumere al fine di riavviare quanto prima il progetto dell'alta velocità della tratta ferroviaria Torino-Bussoleno rientrando nel Torino-Lione;

quali iniziative di competenza intenda assumere al fine di coinvolgere i territori interessati nella realizzazione dell'opera.

(4-09279)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

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

l'amministrazione comunale di Milano ha deciso di inserire, nel piano delle infrastrutture religiose di cui agli strumenti urbanistici di recente approvazione, una nuova moschea in via Maderna;

tale progetto è stato annoverato tra quelli meritevoli di approvazione e « riconoscimento », nonostante sia noto da tempo che la promotrice è l'organizzazione « Milli

Gorus », considerata a livello internazionale la casa-madre dell'islamismo nazionalista turco;

mentre il sindaco Sala e la sua giunta paiono non aver alcun dubbio sul progetto, invece in Francia la questione non è stata affatto sottovalutata e il recente progetto di una moschea a Strasburgo, gestita dalla stessa organizzazione, ha suscitato grande dibattito e contrarietà da parte dello stesso Presidente Emmanuel Macron;

pare che già dal 2018 il Governo tedesco abbia inserito l'organizzazione Milli Gorus nella propria « black list », citandola allora nel rapporto sulla protezione costituzionale del Ministero dell'interno nelle pagine 214-215, proprio tra quelle dedicate al terrorismo islamista;

più recentemente nel suo libro « Islamisti d'occidente », anche il maggiore esperto italiano ed europeo di islam politico, Lorenzo Vidino, definisce « Milli Gorus » « organizzazione gemella della Fratellanza musulmana »;

nonostante i pareri contrari del Municipio 4 e le legittime proteste dei residenti, che hanno anche recentemente manifestato la propria preoccupazione, l'amministrazione comunale pare comunque non recedere dal suo progetto di riqualificazione della moschea;

in considerazione di quanto riferito sull'organizzazione Milli Gorus, è di tutta evidenza che la realizzazione di tale progetto esporrebbe a gravissimi rischi e pericoli non solo la città di Milano ma tutto il Paese —:

quali iniziative intenda avviare, per quanto di competenza, per far luce su eventuali rischi connessi all'attività dell'associazione Milli Gorus alla luce di quanto indicato in premessa. (4-09281)

* * *

*POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI
E FORESTALI*

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, per sapere – premesso che:

per essere venduto come extravergine un olio di oliva deve rispettare i parametri chimici previsti dalla normativa e superare la prova del *panel test*, obbligatoria dal 1991. L'attribuzione anche di una sola nota negativa ne decreta il declassamento, dalla categoria « extravergine » a una inferiore;

da una valutazione organolettica (*panel test*) eseguita in questi giorni dal laboratorio chimico dell'Agenzia delle dogane di Roma e pubblicato sulla rivista « *Il Salvagente* », è emerso che su 15 campioni di olio venduto nei supermercati come extravergine, 7 hanno denotato dei difetti tali da determinarne la declassificazione; si tratta degli oli De Cecco Classico, Colavita Mediterraneo tradizionale, Carapelli Frantolio, Coricelli, Cirio Classico, La Badia-Eurospin e il Saggio Olivo di Todis. I Sei presentano difetti di rancido/morchia o acque di vegetazione/muffa e uno il difetto di rancido. Quattro oli presentano valori al limite di etil-esteri;

la bocciatura non rappresenta un rischio di salute per il consumatore, quanto piuttosto profili che rasentano la truffa e la frode in commercio: mancata corrispondenza tra il dichiarato e l'acquistato e maggiore spesa, in quanto un extravergine costa di più;

il *panel test* è una prova codificata e ripetibile, condotta da valutatori esperti. Il Consiglio di Stato con una sentenza del 30 novembre 2020, ne ha confermato l'attendibilità, ritenendola « essenziale per la corretta classificazione degli oli » è non arbitraria, in quanto « governata da stringenti parametri normativi »; i risultati dei *test* sono stati condivisi con i marchi interessati prima di essere pubblicati. Le aziende te-

stimoniano, analisi alla mano, che il loro olio è extravergine e come tale è stato consegnato ai supermercati. Oltre che contestare la validità del *panel*, esse hanno sostenuto che la perdita della qualità di extravergine sarebbe dovuta a problemi della filiera successiva;

l'unico dei difetti organolettici che non è automaticamente ascrivibile all'azienda produttrice, potendo essere imputabile alla catena logistica o alla grande distribuzione organizzata (Gdo), è il rancido, che può emergere dopo la consegna;

è evidente che qualsiasi azione di sequestro o giudiziaria, necessita di ulteriori prove di laboratorio. Tuttavia, costituisce sorpresa il fatto che i risultati ottenuti nel 2021 sono simili a quelli di un *test* analogo condotto, dalla medesima rivista, nel giugno 2015: anche allora quasi la metà dei campioni di extravergine furono declassati dal *panel test* delle Dogane. Ne scaturì un'inchiesta giudiziaria della procura di Torino per frode in commercio. L'Antitrust, sulla base delle analisi condotte dai Carabinieri del nucleo antisofisticazioni e sanità dell'Arma che confermarono i risultati dei *test*, contestò ad alcuni marchi coinvolti la pratica commerciale scorretta, comminando sanzioni;

costituisce ulteriore elemento di sorpresa il fatto che questo tipo di problematiche emergano da inchieste giornalistiche, sia pure condotte con criteri rigorosi, e invece non emergano dai controlli dell'ispettorato centrale della tutela della qualità e della repressione frodi dei prodotti agroalimentari (Icqrf), che esegue « accertamenti analitici su campioni prelevati in tutte le fasi della filiera, con particolare attenzione al commercio ed alla distribuzione ». Eppure, nel 2020, l'Icqrf ha eseguito 10.646 controlli sull'olio, rilevando solo l'11,2 per cento di prodotti irregolari;

dopo gli eventi del 2015, la Commissione parlamentare di inchiesta sui fenomeni della contraffazione ha invitato il Governo a migliorare i controlli sulla produzione dell'olio extravergine. Progressi sono stati compiuti sia in termini di trasparenza

in etichettatura, che di tracciabilità delle produzioni miglioramento delle lavorazioni;

tuttavia a fronte del costante *trend* al ribasso della produzione nazionale, occorre confrontarsi con la realtà del settore, e cioè con le massicce importazioni di olio di oliva dalla Spagna e dalla Tunisia le cui produzioni, al 60-70 per cento sono vergini e lampanti. Non a caso, la Spagna chiede di sospendere l'applicazione del regolamento (Ue) 1348/2013 (che in particolare prevede a 30 mg/kg il limite degli etil-esteri tollerabili negli oli extravergini) e anzi spinge, grazie al controllo che esercita sul Consiglio oleicolo internazionale, per un abbassamento dei criteri di qualità dell'extravergine;

la quantità di olio extravergine d'oliva non è sufficiente e soprattutto non lo è a un prezzo accessibile, anche a fronte del paradosso che l'olio italiano ha difficoltà a raggiungere i mercati per l'eccessiva frammentazione della struttura produttiva —:

quale giudizio dia il Ministro interpellato sulla vicenda esposta in premessa e se non ritenga opportuno rafforzare i controlli posti in essere dall'Ispettorato centrale della tutela della qualità e della repressione frodi dei prodotti agroalimentari (Icqrf) sulla filiera distributiva, al fine di garantire i consumatori finali sulla effettività di quanto dichiarato nelle etichette degli olii in commercio;

quali misure ed eventualmente sanzioni si ritengano applicabili, da parte del Ministro interpellato, per quanto di competenza, alle aziende *de quo* per indurre comportamenti virtuosi e competitivamente corretti sul rispetto dei parametri utili alla definizione degli oli extravergine di oliva, valorizzando il lavoro delle tante aziende italiane rispettose ed attente alla tutela delle caratteristiche organolettiche dell'olio extravergine in produzione;

se, più in generale, il Ministro interpellato non ritenga di adottare iniziative per moltiplicare gli sforzi per incrementare la produzione di olio di oliva extravergine

nazionale, in considerazione della indiscussa superiorità del prodotto italiano, rafforzando le imprese e le filiere.

(2-01220) « Paolo Russo, Anna Lisa Baroni, Bartolozzi, Bond, Caon, Cappellacci, Casciello, Casino, Casinelli, D'Attis, Giacometto, Giannone, Labriola, Marrocco, Milanato, Nevi, Fitzgerald Nissoli, Orsini, Palmieri, Pentangelo, Pittalis, Saccani Jotti, Sarro, Sandra Savino, Spena, Tartaglione, Torromino, Maria Tripodi, Valentini, Versace, Mazzetti, Sozzani, Porchietto, Rossello, Pettarin, D'Ettore, Cortelazzo, Bagnasco, Vietina ».

* * *

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Interrogazione a risposta orale:

DEIDDA. — *Al Ministro per la pubblica amministrazione, al Ministro per il sud e la coesione territoriale.* — Per sapere — premesso che:

il dipartimento della funzione pubblica ha comunicato le date dell'unica prova scritta digitale del concorso per 2.800 assunzioni al Sud: prova digitale alla quale parteciperanno 8.582 candidati (selezionati tra gli 81.150 che hanno presentato domanda sulla base dei titoli e delle esperienze lavorative pregresse) e che si svolgerà, in due sessioni giornaliere, dal 9 all'11 giugno, nelle cinque sedi decentrate individuate in Calabria, Campania, Lazio, Puglia e Sicilia;

il bando in questione è stato previsto al fine di potenziare le strutture degli enti locali sia delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia che dei comuni dei medesimi territori mediante l'assegnazione di figure con formazione specialistica medio-alta, col compito di realizzare i progetti del *Recovery plan*;

appare assolutamente incomprensibile la mancata inclusione della Sardegna tra le sedi concorsuali nonostante l'isola sia evidentemente la più distante dalle altre sedi e dotata dei collegamenti peggiori, ulteriormente limitati dall'emergenza epidemiologica in atto che ha determinato un ulteriore taglio delle frequenze;

l'estrema condizione di insularità determina, oltre alla citata difficoltà di collegamento, un esborso economico maggiore rispetto agli altri concorrenti, nonché un grave *stress* psicofisico, con la conseguenza che i candidati residenti in Sardegna rischiano di essere gravemente danneggiati dalla scelta delle sedi concorsuali —:

se siano a conoscenza di quanto sopra esposto, quali siano le motivazioni che hanno determinato l'esclusione della Sardegna dalle sedi concorsuali e quali iniziative di competenza intendano porre in essere, con urgenza, al fine di rimediare alla suindicata discriminazione. (3-02275)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta orale:

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

il 5 gennaio 2021 Giuseppe Ippolito, direttore scientifico dell'ospedale Spallanzani, annunciava l'avvio della fase 2 della sperimentazione del vaccino italiano anti-Covid. Il vaccino è sponsorizzato dal Governo, prodotto dall'azienda Reithera, controllata al 70 per cento dalla società Keires Ag con sede in Svizzera e dal 30 per cento con Invitalia il cui amministrazione delegato è Domenico Arcuri: lo Stato attraverso una sua partecipata ha fatto recentemente ingresso nella compagine. Il 29 gennaio 2021, secondo quanto riportato da un servizio mandato in onda l'11 maggio 2021 dalla trasmissione «Fuori dal Coro», la società Reithera ha presentato all'Aifa la richiesta di avvio delle fasi 2 e 3, indicando come coordinatore il professor Simone La-

nini dell'istituto Spallanzani. In una successiva missiva del 22 aprile 2021 Reithera ha confermato il coinvolgimento dello Spallanzani. Secondo quanto appreso dal suddetto servizio lo Spallanzani si sarebbe però tirato fuori dal progetto: «Noi non abbiamo fatto la fase 2», ha dichiarato lo stesso Ippolito alla trasmissione. La regione Lazio ha finanziato il progetto del «vaccino italiano» con 8 milioni di euro, mentre il Governo ha messo sul piatto 81 milioni di euro. Sul vaccino c'è stata una sperimentazione, ma i dati non sono stati pubblicati su alcuna rivista scientifica —:

quali siano le intenzioni del Governo rispetto al vaccino italiano, prodotto da Reithera su cui lo Stato ha investito direttamente impegno e denaro pubblico;

quali siano i dati della sperimentazione effettuata e i motivi per cui ancora non siano stati pubblicati da riviste scientifiche;

quali siano i motivi per cui lo Stato abbia deciso, per la realizzazione del vaccino, di fare ingresso in una azienda partecipata per il 70 per cento da una società svizzera. (3-02276)

Modifica dell'ordine dei firmatari ad una interrogazione.

Interrogazione a risposta in Commissione Tripiedi ed altri n. 5-05892, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 29 aprile 2021, l'ordine delle firme deve intendersi così modificato: «Tripiedi, Cominardi, Polverini, Carla Cantone, Fassina, Invidia, Davide Aiello, Davide Crippa, Raffa, Tucci, Ruggiero, Mammi, Cillis, Caso, Buompane, Melicchio, Roberto Rossini, Licatini, Ciampi, Soverini, Ciprini, Cimino, Maurizio Cattoi, Businarolo, Ascari, Palmisano, Cataldi, Tofalo, Ricciardi, D'Uva, Segneri, Carbonaro, Cecconi, Saitta, Battelli, Serritella, Luciano Cantone, Scerra, Di Stasio, Pallini, Masi, Orrico, Ferraresi, Sarti, Dieni, Liuzzi, Zanichelli, Carabetta, Currò, Emiliozzi, Scagliusi, Adelizzi, Gallo, De Carlo,

Bruno, Perconti, Chiazzese, D'Arrando, Casa, Del Monaco, Cancelleri, Azzolina, Marzana, Iovino, Papiro, Bilotti, Lorefica, Provenza, Ianaro, Traversi, Sportiello, Alaimo, Buffagni, Bonafede, Brescia, Baldino, Frusone, Valente e Fraccaro ».

**Ritiro di un documento del sindacato
ispettivo.**

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interpellanza Paolo Russo n. 2-01210 del 5 maggio 2021.

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.



18ALB0142820