

538.

Allegato B

## ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Risoluzioni in Commissione:</i>		Aprile .....	4-09788 20899
III Commissione:		<b>Giustizia.</b>	
Siragusa .....	7-00696 20889	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
XI Commissione:		Muronì .....	4-09782 20899
Mura .....	7-00695 20890	Giachetti .....	4-09785 20901
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		<b>Infrastrutture e mobilità sostenibili.</b>	
<b>Presidenza del Consiglio dei ministri.</b>		<i>Interpellanza:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Magi .....	2-01276 20902
Lotti .....	5-06391 20893	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Comencini .....	4-09774 20903
Giarrizzo .....	4-09771 20893	Bignami .....	4-09780 20904
Ferro .....	4-09779 20894	Sut .....	4-09784 20904
<b>Affari esteri e cooperazione internazionale.</b>		<b>Interno.</b>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>	
Ehm .....	5-06390 20895	Magi .....	5-06383 20906
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Belotti .....	5-06389 20906
Siragusa .....	4-09773 20896	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Mantovani .....	4-09777 20896	Lollobrigida .....	4-09776 20907
<b>Economia e finanze.</b>		Menga .....	4-09783 20907
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<b>Istruzione.</b>	
Zanichelli .....	5-06388 20897	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
		Dara .....	5-06384 20908

**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.
<b>Lavoro e politiche sociali.</b>		<b>Transizione ecologica.</b>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Legnaioli .....	5-06385 20909	Ferri .....	5-06387 20913
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Ferro .....	4-09781 20910	Fratoianni .....	4-09786 20914
<b>Salute.</b>		Colucci .....	4-09787 20915
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<b>Università e ricerca.</b>	
Bignami .....	4-09770 20910	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Paxia .....	4-09778 20911	Vietina .....	4-09775 20916
<b>Sviluppo economico.</b>		<b>Apposizione di una firma ad una</b>	
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		<b>interrogazione</b> .....	20917
Delmastro Delle Vedove .....	3-02394 20912	<b>Pubblicazione di un testo riformulato</b> .....	20917
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Risoluzione in Commissione:</i>	
De Luca .....	5-06386 20912	IX Commissione:	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Rospi .....	7-00692 20917
Colucci .....	4-09772 20913	<b>Ritiro di un documento del sindacato</b>	
		<b>ispettivo</b> .....	20921

**ATTI DI INDIRIZZO***Risoluzioni in Commissione:*

La III Commissione,

premessò che:

ai primi di aprile 2021 la Direzione generale per gli italiani all'estero e le politiche migratorie della Farnesina comunicò la data fissata per le prossime elezioni di rinnovo dei membri dei Comitati degli italiani all'estero, rendendo noto che tale appuntamento elettorale avrebbe avuto luogo il 3 dicembre 2021; l'indizione delle elezioni sarebbe stata quindi formalizzata tre mesi prima – il 3 settembre – con decreto di ciascun ufficio consolare;

come spiegato dalla stessa direzione generale, tale data « consente di articolare nel più ampio margine di tempo possibile la campagna informativa su ruolo e funzioni dei Comites, nonché sulle modalità e sui tempi per l'esercizio dell'opzione di voto », permettendo inoltre di evitare che la raccolta delle firme per la presentazione delle liste si svolga nel pieno della stagione estiva;

il 19 maggio 2021 il sottosegretario per gli affari esteri e la cooperazione internazionale Della Vedova sottolineò inoltre come queste elezioni « siano un obiettivo prioritario, specie alla luce della pandemia. È importante rinnovare il rapporto con i connazionali, ripartire dando idea che la post-pandemia riguardi tutti gli aspetti della vita sociale. Questo è l'intento del Ministero. La prima occasione disponibile per dare un segnale in questa direzione è proprio quello del 3 dicembre »;

le elezioni in questione avrebbero dovuto tenersi già nel 2020, ma, a causa dell'ultimo *referendum* costituzionale, e del sovraccarico di lavoro che la concomitanza dei due eventi avrebbe comportato per le nostre strutture consolari, furono appunto rinviate all'anno successivo (decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162);

l'ultima tornata di rinnovo dei membri dei Comitati si tenne quindi sei anni fa,

nel 2015; inoltre, tra questa e la precedente elezione – avvenuta nel 2005 – passarono ben dieci anni; questo nonostante l'articolo 8 della legge 23 ottobre 2003, n. 286 (Norme relative alla disciplina dei Comitati degli italiani all'estero), avesse prescritto che i componenti dei Comites dovessero rimanere in carica solo per un quinquennio. Per ovviare a ciò, si emendò quindi la norma più volte: nel 2008 si decise che le elezioni avrebbero dovuto tenersi entro il 2010; nel 2009, entro il 2012; nel 2010, entro il 2014;

l'emergenza sanitaria attuale ha ribadito e messo in evidenza la necessità, per il nostro Paese, di dotarsi di modalità inedite di esercizio del diritto al voto: ciò, per sveltire e rendere più agili le procedure attuali, anche prevedendo forme di votazione in remoto;

la legge di bilancio 2021 (legge 30 dicembre 2020, n. 178, articolo 1, comma 648) ha autorizzato la spesa di 9 milioni di euro per lo svolgimento delle elezioni di rinnovo dei Comites e del Cgie, nonché per introdurre in via sperimentale modalità di espressione del voto in via digitale per lo svolgimento delle medesime votazioni;

le risapute problematiche del voto per corrispondenza – modalità attraverso la quale vengono eletti i rappresentanti della circoscrizione estera del nostro Parlamento – porta a considerare non più rinviabile l'inizio della sperimentazione del voto in via digitale,

impegna il Governo:

a non adottare iniziative per rinviare ulteriormente le consultazioni elettorali volte a rinnovare i membri dei Comitati degli italiani all'estero, le quali dovranno tenersi – come da decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 – entro il 31 dicembre 2021;

ad avviare la sperimentazione del voto elettronico per il rinnovo dei Comites, la quale potrebbe avere primo ambito di applicazione solo in alcune città « pilota »;

ad adottare le opportune iniziative per semplificare la procedura di sottoscrizione delle liste elettorali delle sopracitate

elezioni, che potrebbe avvenire anche per via telematica;

a implementare una campagna informativa destinata ai nostri connazionali all'estero iscritti all'Aire volta a far conoscere scopi e funzioni dei Comites, oltre che a pubblicizzarne le elezioni.

(7-00696) « Siragusa, Ehm, Sarli ».

La XI Commissione,

premessi che:

il settore della logistica rappresenta il 9 per cento del nostro Pil e vi operano complessivamente oltre 110.000 imprese con circa 970.000 addetti, la gran parte dei quali opera nel settore del trasporto terrestre di merci (stradale e ferroviario), che assorbe quasi 418.000 addetti, e nel settore del magazzinaggio e delle attività di supporto ai trasporti, nel quale sono impiegati 402.000 addetti;

soprattutto nel periodo di pandemia, i lavoratori dell'autotrasporto, al pari del personale sanitario, sono stati una colonna portante del Paese, portando avanti la loro attività con grande senso del dovere e responsabilità, come è stato riconosciuto anche dal Governo nazionale;

come evidenziato dall'Osservatorio del politecnico di Milano, il comparto è stato uno dei settori più sollecitati dall'emergenza Coronavirus; da un lato, per il 2020 si stima una contrazione del mercato della *contract logistics* del 9,3 per cento, a fronte di una riduzione delle esportazioni e del traffico merci per le restrizioni imposte (-9,7 per cento delle esportazioni e -12,8 per cento per le esportazioni, con una riduzione di circa 60 milioni di tonnellate di merci movimentate), e un fatturato che toccherà 77,8 miliardi di euro, contro gli 84 miliardi di euro raggiunti nel 2019, in gran parte per effetto delle perduranti chiusure di attività commerciali, ricettive, turistico ricreative e della ristorazione, oltre ai cinquantanove giorni di *lockdown* totale del periodo marzo-aprile 2020, con il conseguente ridimensionamento degli scambi commerciali tra aziende (*Business-to-busi-*

*ness* - b2b); a tale andamento ha fatto da contraltare un'ulteriore poderosa crescita dell'*eCommerce* e delle consegne ai clienti finali (*business-to-consumer* - 2c);

l'emergenza COVID-19 ha messo a dura prova i sistemi logistici di committenti e fornitori di servizi logistici, provocando un forte calo del fatturato non completamente compensato dalla robusta ripresa estiva, ma ha anche riportato la logistica al centro delle strategie aziendali, spingendo all'innovazione e alla digitalizzazione dei processi distributivi;

la logistica è, tuttavia, anche un settore che, come i recenti e drammatici fatti di cronaca di Novara, Lodi e San Giuliano Milanese hanno dimostrato, unisce grande innovazione organizzativa e gestionale con condizioni, troppo spesso, di arcaico sfruttamento dei lavoratori - in particolare i più fragili, come gli stranieri -, di scatole cinesi aziendali, di finte cooperative, di appalti e subappalti, di contratti « pirata » o, addirittura, di applicazione di regolamenti interni, con turni massacranti ed evasione contributiva e fiscale;

secondo l'ultimo Rapporto annuale delle attività di tutela e vigilanza in materia di lavoro e legislazione sociale dell'ispettorato nazionale del lavoro, su 4.212 ispezioni definite nel 2020, relative, al settore trasporto e magazzinaggio, ben 3.010, pari ad oltre il 71 per cento, hanno evidenziato irregolarità, uno dei tassi di irregolarità più alti, superato solo da quello dei settori attività servizi alloggio e ristorazione e servizi supporto alle imprese e altro, con tassi di irregolarità rispettivamente del 73,74 e del 72,31 per cento;

il 18 maggio 2021 è stato sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore « Logistica, trasporto merci e spedizioni » da parte delle principali sigle sindacali e di ventiquattro organizzazioni di rappresentanza datoriale, evento che non si verificava da ben 11 anni: tale rinnovo, tenuto conto della situazione emergenziale, si è concentrato sulla parte economica, riconoscendo ai lavoratori un importo medio a regime di 104 euro

mensili, cui va ad aggiungersi una somma *una tantum* di 230 euro per il periodo di vacanza contrattuale; fanno parte dell'intesa gli avvisi comuni sottoscritti il 3 dicembre per sollecitare politiche governative su una serie di temi strategici per il settore, tra cui costo del lavoro, infrastrutture, legalità, ruolo centrale del Ccnl sostenuto da un intervento legislativo volto ad arginare forme di *dumping* contrattuale e l'impegno delle parti, da oggi al prossimo rinnovo, a modernizzare il contratto per allinearlo ai cambiamenti in atto all'interno della filiera;

tuttavia, come sottolineato dallo stesso Ministro del lavoro e delle politiche sociali, stante la situazione di frammentarietà e di diffusa irregolarità che è emersa nelle ultime settimane, potrebbe seriamente esservi il rischio di comportamenti elusivi delle clausole contrattuali;

anche in tale prospettiva, appare più che condivisibile l'iniziativa dell'istituzione di una specifica *task force*, con la partecipazione, di Ispettorato nazionale del lavoro, Inps e Agenzia delle entrate e rappresentanti degli altri Ministeri, incaricata di accertare l'evoluzione del settore della logistica, dove fenomeni di sfruttamento sono spesso frequenti, così come emerso nei tragici fatti di queste ultime settimane;

anche le inchieste giudiziarie, come quella della procura di Milano su DHL *Supply Chain Italy* e che ha portato al sequestro di 20 milioni di euro, consentendo di tracciare uno « schema-base » delle irregolarità nel settore, fra società fantasma e contributi non versati ai dipendenti, evidenziano che i problemi della regolarità e del rispetto delle clausole della contrattazione nazionale non riguardano solo piccole imprese, ma coinvolgono, non solo indirettamente, anche grandi gruppi committenti;

a segnalare l'esigenza di una maggiore efficacia degli strumenti di controllo e di rispetto della normativa e dei contenuti della contrattazione nazionale non sono solo i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, ma anche espo-

nenti della parte datoriale, come nel caso di Confetra e di Conftrasporto-Confcommercio, che, correttamente, evidenziano che siffatte circostanze, oltre a rappresentare evidenti violazioni dei diritti dei lavoratori rappresentano inaccettabili forme di concorrenza sleale nei confronti delle aziende sane che rispettano le regole in materia salariale, contributiva, fiscale e di sicurezza sul lavoro;

in particolare, si segnala l'esigenza di contrastare il fenomeno delle cooperative spurie, costituite all'occorrenza per accaparrarsi un subappalto e poi sciogliersi subito dopo, sparendo nel nulla; tra gli addetti ai lavori, in analogia con quanto avviene in altri settori, si ipotizza, ad esempio, l'introduzione di una sorta di certificazione di sostenibilità sociale, come il Durc contributivo e fiscale, per distinguere le vere cooperative dalle false;

altra pratica denunciata sia da parte sindacale, sia da parte datoriale, concerne l'applicazione di contratti diversi rispetto a quello della logistica, quali quello della grande distribuzione che prevede salari più bassi e minori diritti per i lavoratori o quello multiservizi;

con queste e altre pratiche, aumenta via via la pressione sui lavoratori, stretti da una parte dai meccanismi e dalle logiche dell'automazione e, dall'altra, dal reclutamento di manodopera immigrata sempre meno qualificata o spesso irregolare, tenuto conto che, nell'epoca della *digital transformation*, permane tuttavia la necessità di figure che fisicamente trasportino prodotti e beni di prima necessità;

con particolare riferimento al segmento dell'autotrasporto, sono sempre meno i *driver* disposti a iniziare un lavoro usurante che fornisce una retribuzione non sempre adeguata ai sacrifici richiesti e che registra un impressionante numero di morti sulla strada;

le aziende di trasporto prevedono che la carenza di *driver* si intensificherà nel 2021 con la ripresa delle economie e l'aumento della domanda di servizi di trasporto, manifestando un calo del 17 per

cento a livello europeo; le condizioni di lavoro sfidanti, ulteriormente aggravate dalla pandemia, inoltre, costituiscono un ostacolo per l'accesso alla professione di giovani e donne, tra le quali si contano circa 10 mila conduttrici di veicoli pesanti, l'1,6 per cento del totale degli autisti professionisti;

nel quadro complesso del settore dell'autotrasporto si inseriscono la concorrenza sleale e il cabotaggio abusivo, oltre a consistenti problemi di sicurezza;

stante la complessità delle questioni che condizionano il regolare svolgimento delle prestazioni lavorative nel settore della logistica, appare sempre più urgente attivare forme stabili di confronto con le organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori e della parte datoriale,

impegna il Governo:

a promuovere e sostenere l'individuazione di un sistema organico di interventi per valorizzare il lavoro di qualità nel settore della logistica e contrastare forme di concorrenza sleale nei confronti delle aziende che rispettano le regole in materia salariale, contributiva, e di sicurezza sul lavoro;

a predisporre ogni iniziativa utile affinché sia potenziato il sistema dei controlli sulla regolarità dei rapporti di lavoro nel settore della logistica, scongiurando pratiche illegittime o elusive, anche prevedendo la sperimentazione di strumenti innovativi basati su tecnologie informatiche volti ad accertare i carichi di lavoro, la sicurezza sui luoghi di lavoro, nonché il rispetto del Ccnl di riferimento logistica, trasporto merci e spedizioni;

ad adottare iniziative di competenza, anche normative, per rendere esplicita la corresponsabilità di tutta la filiera, dal committente al primo appaltante, per le eventuali irregolarità, focalizzando i controlli sul rispetto delle regole sugli appalti con controlli a carico del committente e dell'intera filiera, applicando adeguate sanzioni di carattere fiscale, retributivo e previdenziale;

ad adottare iniziative normative per una modifica della disciplina in materia di appalti e subappalti tra privati, volta a introdurre norme che, in analogia a quanto previsto per gli appalti pubblici, promuovano la conservazione dei posti di lavoro e assicurino gli stessi standard qualitativi e prestazionali applicati dall'impresa committente, nonché gli stessi trattamenti economici e normativi previsti dai contratti collettivi nazionali;

al fine di garantire la più ampia tutela del lavoratori, ad incentivare l'adozione di modelli organizzativi ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001, con controlli che assicurino che i modelli non rappresentino un mero elenco di procedure aziendali disapplicate;

ad adottare iniziative per sperimentare l'introduzione, in analogia con quanto avviene in altri settori, di una certificazione di sostenibilità sociale, finalizzata a riconoscere e valorizzare le vere cooperative;

ad adottare iniziative per accelerare, per quanto di competenza, il recepimento della direttiva (UE)2020/1057 del 15 luglio 2020, che contiene norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, che dovranno essere recepite dagli Stati membri entro il 2 febbraio 2022;

ad adottare iniziative per incentivare le imprese di trasporto su strada a dedicare risorse significative alla formazione e alla riqualificazione dei conducenti, affinché operino nel rispetto della sicurezza del lavoro, in tale settore e degli standard professionali, acquisendo le competenze per gestire in modo opportuno le nuove attrezzature;

ad adottare iniziative per creare le condizioni, anche per il tramite di apposite misure di incentivazione, per favorire l'internalizzazione da parte dei grandi gruppi della logistica del personale operante in società e cooperative;

ad attivare, in tempi rapidi, un tavolo interministeriale della logistica integrata, con lo stabile coinvolgimento delle organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori e

della parte datoriale che affronti, in particolare i temi della regolarità e della qualificazione dei rapporti di lavoro nel settore.

(7-00695) « Mura, Carla Cantone ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

a seguito dell'emergenza da Coronavirus (COVID-19), su tutto il territorio nazionale, da marzo 2020 erano stati sospesi gli eventi e le competizioni sportive di ogni ordine e disciplina, nonché tutte le manifestazioni organizzate di carattere sportivo;

da giugno 2020, era stato consentito lo svolgimento, a determinate condizioni, di eventi e competizioni sportive riconosciuti di interesse nazionale dal Coni, dal Cip e dalle rispettive federazioni e, da settembre 2020, la riammissione di un determinato numero di spettatori a singoli eventi sportivi di minore entità, nonché alle partite di calcio della serie A;

in seguito al parere del Comitato tecnico-scientifico (Cts) per valutare, sulla base del quadro epidemiologico e dell'andamento delle vaccinazioni, la possibilità di prevedere una presenza limitata di pubblico, per gli Europei di calcio, tenutisi a partire dall'11 giugno 2021, è stato consentito l'accesso del pubblico per il 25 per cento della capienza dell'impianto e comunque con un'affluenza non superiore ai 15.948 spettatori;

per l'ingresso, è stata necessaria la presentazione di un certificato di avvenuta guarigione dal COVID-19, in alternativa un test negativo al tampone rapido eseguito entro le 48 ore prima dei *match*, oppure di un certificato di avvenuta vaccinazione (an-

che prima dose eseguita da almeno 15 giorni);

con il sorteggio dei calendari che si terrà mercoledì 14 luglio, prenderà ufficialmente il via la Serie A 2021/2022 e, da parte dei club del massimo campionato italiano, la richiesta è quella di uniformarsi al resto dell'Europa e di tornare a riempire gli stadi senza l'attuale limitazione del 25 per cento della capienza;

da una nota stampa del presidente della Figc, si apprende la richiesta inviata al Sottosegretario con delega allo sport della Presidenza del Consiglio di verificare, stante la sensibile riduzione dei contagi nel nostro Paese, la possibilità di consentire la riapertura degli stadi, a determinate condizioni, con l'inizio, dei nuovi campionati;

il Governo, tramite il sottosegretario Vezzali, annuncia che la riapertura degli stadi e degli impianti sportivi è una delle priorità del Dipartimento per lo sport e di avere, inoltre, già avviato col Ministro della salute, «una interlocuzione per avere in tempi ragionevolmente rapidi un quadro chiaro circa le riaperture degli impianti, tema che non riguarda solo la serie A e il calcio ma tanti sport» —:

quali iniziative il Governo intenda avviare al fine di consentire — in sicurezza e a determinate condizioni — come annunciato da molti Paesi europei, la riapertura degli stadi ai tifosi senza limiti di presenza.

(5-06391)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

GIARRIZZO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno, al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi la regione Sicilia è stata interessata da estesi incendi che hanno devastato ettari di vegetazione, lambito case e centri abitati;

in particolare, i roghi si sono concentrati nella zona dell'Ennese dove le fiamme hanno coinvolto un'area molto estesa comprendente i territori di Regalbuto, Troina,

Gagliano Castelferrato, Nicosia, Agira, Asoro, Valguarnera Caropepe e Piazza Armerina;

l'incendio scoppiato nella zona dell'ennese ha distrutto migliaia di ettari di verde, foraggi, terreni e aziende agricole, mettendo a grave rischio bestiame e abitazioni residenziali e causando ingenti danni economici a tutti gli agricoltori della zona coinvolta;

per lo spegnimento dei suddetti incendi boschivi, oltre ai mezzi della forestale regionale, dei vigili del fuoco e della protezione civile regionale, è stato necessario anche l'intervento di canadair. Pertanto, questi incendi, che ormai con frequenza avvengono sul territorio siciliano, comportano anche un dispendio enorme di risorse, tenuto conto degli elevati costi per l'affitto dei canadair;

fortunatamente non si sono registrati danni fisici alle persone ma quelli ad aziende, case e all'ambiente sono senz'altro ingenti;

da fonti di stampa si apprende che il presidente della Regione Siciliana stia predisponendo gli atti necessari al fine di chiedere lo stato di calamità naturale;

risulta necessario valutare se le disposizioni contenute nel piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva per la difesa della vegetazione contro gli incendi risultino essere state osservate;

ad avviso dell'interrogante, si è di fronte ad un'emergenza ambientale ed economica e ad una situazione che, negli ultimi anni, tende a ripetersi con costanza —:

se il Governo intenda deliberare lo stato di emergenza per calamità naturale con riferimento alle suddette aree e se ritenga opportuno adottare le iniziative di competenza per verificare se le misure di prevenzione diretta degli incendi boschivi risultino essere state ad oggi rispettate;

se il Governo intenda adottare, per quanto di competenza e di concerto con la regione, ogni iniziativa finalizzata a moni-

torare la situazione, a potenziare le attività di controllo del territorio e a rafforzare gli strumenti per prevenire e gestire gli incendi boschivi, anche con riferimento alla disponibilità di mezzi e risorse umane;

se il Governo intenda assumere iniziative per prevedere appositi stanziamenti per ristorare le comunità e le imprese colpite. (4-09771)

*FERRO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per il sud e la coesione territoriale, al Ministro per gli affari regionali e le autonomie, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dello sviluppo economico. — Per sapere — premesso che:*

ha scatenato la rabbia dei sindaci dei comuni del Mezzogiorno, organizzati in manifestazione a Roma, quella che stata definita « la Beffa del Pnrr », con particolare riguardo alla ripartizione dei fondi europei, a danno, ancora una volta, dei comuni del Sud, impoveriti da anni di politiche federaliste;

come si apprende da fonti di stampa, alcuni sindaci hanno denunciato: « Oggi scopriamo che addirittura gli 82 miliardi iniziali non esistono. La cifra di fondi certi, infatti, sarebbe tra i 22 e i 35 miliardi. Un clamoroso passo indietro che compromette l'intero impianto del Pnrr (...) »;

l'unico dato certo è che le risorse sicuramente allocate al Sud sono 22 e non 82 miliardi di euro, cioè il 10 per cento del totale, a cui potrebbero aggiungersi, leggendo attentamente tra le righe delle missioni e linee progettuali, altri 13 miliardi di euro con la precisazione, peraltro, di non poco conto, che solo in parte i 35 miliardi di euro stimati sono destinati a finanziare nuovi interventi;

se i dati fossero confermati, le stime di crescita del Sud sono, a oggi, solamente ipotesi e promesse politiche;

in particolare, mancano indicazioni precise con riferimento alle misure per il rafforzamento del sistema produttivo; sono previsti 19 miliardi di euro per la Transi-



zione 4.0, ma solo un generico orientamento agli incentivi verso il Sud, dai contratti di filiera, all'agroalimentare, agli accordi per l'innovazione; né è previsto uno specifico impegno di riequilibrio territoriale per gli interventi nei grandi servizi pubblici, terreno in cui persiste ancora un enorme divario tra Nord e Sud Italia;

e ancora, il Pnrr ha opportunamente previsto l'allocazione di 4,6 miliardi di euro per gli asili nido, ma inspiegabilmente non riporta alcuna indicazione su dove saranno aperti e dove mancano;

stando così le cose, le risorse per il Sud non sono garantite, come avrebbe dovuto essere, ma saranno l'esito di gare fra amministrazioni; l'esito dell'allocazione dipenderà da un vasto e complesso insieme di provvedimenti normativi; sarà indispensabile un monitoraggio attento di tutti i provvedimenti per consentire ai comuni del Mezzogiorno di partecipare ad armi pari, sarebbe indispensabile uno straordinario e immediato rafforzamento della capacità amministrativa dei comuni soprattutto al Sud;

il Pnrr rappresenta un'occasione decisiva per il rilancio del Sud Italia, ma tutto dipenderà da come il Governo gestirà la partita, e a oggi esiste il concreto pericolo che gli investimenti al Sud siano molti meno dei promessi 80 miliardi di euro —:

se i fatti di cui in premessa corrispondano al vero e quale sia l'indicazione della localizzazione territoriale della spesa prevista nel Pnrr, con particolare riguardo alle risorse destinate al Sud; quante risorse, tra quelle allocate nei territori del Mezzogiorno, siano destinate a finanziare nuovi progetti;

se il Governo non ritenga necessario adottare iniziative per attuare, anche attraverso l'attivazione di un tavolo istituzionale con i sindaci dei comuni del Mezzogiorno, una completa ricognizione dei fabbisogni e delle necessità dei comuni interessati, al fine di colmare il divario tra Nord e Sud Italia. (4-09779)

\* \* \*

## AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

EHM, SARLI e CORDA. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

l'agenzia di stampa *Reuters*, il 6 luglio 2021, ha pubblicato una nota in cui annunciava l'allentamento delle restrizioni sull'esportazione di armi verso i Paesi degli Emirati Arabi Uniti e dell'Arabia Saudita e che, tale azione, sarebbe riconducibile ad una mossa del Governo italiano volta ad allentare le tensioni diplomatiche con gli stessi Paesi coinvolti;

con un breve passo indietro, si ricorda la decisione assunta solo qualche settimana fa dagli Emirati Arabi di negare il permesso di sorvolo al mezzo aereo diretto in Afghanistan e carico di giornalisti diretti ad assistere alla cerimonia di rientro dei nostri militari e connazionali impegnati in Afghanistan;

tale atto compiuto dagli Emirati Arabi potrebbe essere strettamente correlato con la decisione, assunta dal precedente Governo Conte II, di volere revocare le licenze di *export* di armi, bombe e missili, che sarebbero state impiegate nel conflitto in Yemen;

la decisione assunta dal precedente Governo italiano non sarebbe riconducibile ad un atto di ostilità nei confronti degli Emirati Arabi e dell'Arabia Saudita per cui si ricorda che non è mai stato presentato embargo, ma piuttosto sarebbe riconducibile secondo gli interroganti ad un atto compiuto dal precedente Governo, nel rispetto della nostra Carta costituzionale, del riconoscimento dei diritti umani e della legge italiana n. 185 del 1990 che regola il commercio di armi, oltre che nel rispetto delle norme internazionali e della stessa popolazione yemenita che, ad oggi, sta affrontando la più grave crisi umanitaria degli ultimi anni colpita duramente;

sono circa 1,5 milioni le donne in allattamento e gravidanza e circa 2,3 mi-

lioni di bambini nel Paese che rischiano di morire di fame. A sei anni dallo scoppio del conflitto, circa 24 milioni di persone necessitano di assistenza, cure e beni di prima necessità, vivendo in condizioni estreme, di carestia e povertà assoluta. I civili morti nel conflitto sono oltre 18.000;

la recente decisione del Governo italiano, resa pubblica dall'Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento (Uama), di eliminare la clausola EUC « *End user certificate* » e cioè il certificato di uso finale, rilasciato da autorità di Governo al Paese importatore sulla vendita di armi, vuole significare che le armi esportate potranno essere comunque utilizzate nel conflitto yemenita, ma questo non inficerà sulla licenza di bombe e missili che rimarranno tuttavia bloccate. Tale allentamento sarebbe riconducibile piuttosto ad un ritorno graduale verso un regime di esportazione di armi meno restrittivo —

se sia a conoscenza dei fatti esposti, se intenda adottare iniziative per la revoca dell'*export* di armi verso i Paesi in conflitto in Yemen e se intenda e in che modo proseguire con iniziative in linea con gli impegni oggetto delle risoluzioni approvate in Parlamento sull'estensione della sospensione anche per le altre tipologie di armi.

(5-06390)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

una nostra connazionale, di doppia cittadinanza italo-marocchina, è stata condannata a tre anni e mezzo di carcere e a una multa di 50 mila dirhan (4.700 euro), per « vilipendio alla religione », aggravata dalla « diffusione via *social media* », quasi il massimo — cinque anni — previsto in Marocco per questo reato. Questo quanto reso noto dal Ministero della giustizia di Rabat, il 28 giugno 2021;

secondo quanto riportato dai nostri organi di stampa, la ventitreenne — nata a Vimercate (MB) da genitori marocchini, e

studentessa a Marsiglia — nel 2019 descrisse, attraverso un *post* su *Facebook*, « il versetto coranico "Kautar", quello in cui si obbligano i musulmani al sacrificio, come "versetto del whiskey" ». Tale *post*, dopo aver ricevuto molti commenti ingiuriosi, venne immediatamente cancellato. Tuttavia la giovane non evitò la denuncia di « un'associazione a carattere religioso » (« Ha offeso l'Islam con una vignetta »: « 23enne italo-marocchina arrestata a Rabat e condannata a tre anni », *Il Fatto Quotidiano*, 1° luglio 2021);

il 20 giugno 2021, a due anni dal fatto, la ragazza partì da Marsiglia alla volta del Marocco « per passare le vacanze con una parte della famiglia di origine in occasione del 21 luglio, quando si festeggia il Sacrificio, una delle massime ricorrenze dell'Islam »; appena atterrata venne immediatamente arrestata e trasferita « nel carcere dell'Oudaya a qualche chilometro da Marrakech », la città dove in questi due anni è stato formalizzato il *dossier* dell'accusa. Il 28 giugno, quindi, la condanna;

fonti di stampa dicono che l'ambasciata italiana in Marocco stia seguendo da vicino il caso, e che sia stata avanzata la richiesta per una visita consolare nel penitenziario —

quali iniziative di competenza stia mettendo in atto il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per tutelare la nostra concittadina. (4-09773)

MANTOVANI e CIABURRO. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 2 luglio 2021 il quotidiano « *il Giornale* » ha riferito di una nota urgente datata 9 giugno 2021 recante la firma del Ministero degli esteri del Pakistan e riguardante il furto di circa mille visti Schengen avvenuto all'interno della nostra Ambasciata a Islamabad;

i visti mancanti erano custoditi nella *locker room* degli uffici della nostra sede diplomatica in Pakistan;

l'ambasciatore Andreas Ferrarese in un virgolettato riportato dal quotidiano di cui sopra ha dichiarato, in merito all'ammancio dei documenti ufficiali, che si tratta di un problema da considerare come « allerta massima »;

l'ambasciata ha scoperto l'ammancio nei primi giorni di giugno 2021, ma come riportato dal « *il Giornale* » non si conosce la data in cui è avvenuto l'ammancio;

*il Giornale* del 2 luglio 2021 dichiara, stando a fonti « autorevoli », che: « certamente alcuni degli adesivi potrebbero già essere stati usati dalle reti di trafficanti per inviare clandestini in Italia »;

fonti diplomatiche straniere, le cui parole sono riportate dal quotidiano « *il Giornale* » rivelano che: « quanto successo è pericoloso e può aiutare terroristi a entrare illegalmente in Europa »;

il sito *schenghervisainfo.com*, in una pubblicazione del 30 giugno 2021, parlando di quanto accaduto presso l'ambasciata a Islamabad, rivela che il Pakistan è all'undicesimo posto per richieste visa rigettate;

il Pakistan, come riportato dalla « Relazione sulla politica dell'informazione per la sicurezza 2020 » rientra tra le principali centrali operative di Al-Qaeda la quale opera in un contesto di sicurezza « dove si è registrato il persistente dinamismo di gruppi insorgenti. Sempre in suolo pakistano, sono parse altrettanto vitali le formazioni di matrice separatista, attive soprattutto nella provincia del Baluchistan, ove più marcate risultano le contaminazioni con frange d'ispirazione islamista »;

secondo il « *Global terrorism index 2020 measuring the impact of terrorism* » elaborato dal « *Institute for Economics & Peace* » il Pakistan si colloca al settimo posto per quanto concerne il rischio terrorismo;

come riportato dal sito d'informazione *Formiche.net* nel 2020, l'eurodeputata francese Dominique Bilde, era intervenuta nell'aula del Parlamento europeo, puntando il dito contro il Pakistan, un attore chiave per quanto riguarda le « gravi mi-

nacce alla sicurezza » attraverso la vendita di passaporti e visti dell'Unione europea ai criminali;

nessuno può entrare nell'ambasciata italiana senza un permesso speciale, mentre la sorveglianza della struttura è affidata, come riferito da *Formiche.net*, « a un reparto speciale della polizia di Islamabad è deputato a garantire la sicurezza 24 ore su 24 »;

quanto accaduto e descritto qui in premessa costituisce un grave rischio per la sicurezza nazionale, nonché per quella comunitaria, rendendo facilmente aggirabile il filtro alla frontiera europea con ovvi benefici per le cellule in termini di libertà di movimento da parte dei soggetti affiliati o riconducibili a organizzazioni criminali anche di stampo terroristico -:

quali iniziative siano state intraprese dal Governo, insieme ai *partner* europei, al fine di rendere quanto più severi possibili i controlli alle frontiere esterne dell'Unione europea, alla luce di una non trascurabile minaccia alla sicurezza;

se sia in programma un inasprimento delle misure di sorveglianza presso le nostre sedi diplomatiche situate nelle aree più a rischio di infiltrazioni terroristiche.

(4-09777)

\* \* \*

## ECONOMIA E FINANZE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

ZANICHELLI, VIANELLO e MARTIN-CIGLIO. — Al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

da quanto pubblicato nel 2017 sul sito del Dipartimento del Tesoro, la medesima struttura ha elaborato una bozza di decreto ministeriale (ai sensi dell'articolo 17-bis, comma 8-ter, del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141, introdotto dall'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo n. 90 del 2017) definendo le modalità, con cui i

prestatori di servizi relativi all'utilizzo della valuta virtuale, avrebbero dovuto comunicare la propria operatività sul territorio italiano;

il medesimo documento evidenzia, inoltre, che, al fine di acquisire osservazioni e suggerimenti da parte dei soggetti interessati, si sottoponeva a consultazione, lo schema di provvedimento recante le suddette misure attuative, il cui termine era fissato al 16 febbraio del 2018;

al riguardo, gli interroganti rilevano che la piena operatività della sezione speciale del Registro istituito presso l'Organismo agenti e mediatori (Oam) è impedita dalla mancata adozione del documento attuativo sopra menzionato, come riferito dallo stesso Oam. Tale situazione comporta un notevole grado di incertezza giuridica in relazione all'attività di prestazione di servizi relativi all'utilizzo di valute virtuali;

attualmente, anche l'iscrizione presso gli uffici territoriali del Registro da parte delle imprese delle società operanti nell'ambito dell'attività di prestazione di servizi relativi all'utilizzo di valute virtuali è ostacolato dalla mancata adozione del regolamento sopra menzionato, con evidenti ricadute negative per l'intero ecosistema del settore;

in aggiunta, secondo quanto risulta dagli esiti della consultazione pubblica, l'impianto normativo risulterebbe eccessivamente oneroso, in quanto assoggetta agli obblighi previsti, oltre ai soggetti indicati nell'articolo 1, comma 2, lettera *ff*), del decreto legislativo n. 231 del 2007, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera *f*), del decreto legislativo n. 125 del 2019, indistintamente sia per coloro che vendono beni e servizi, anche « gli operatori commerciali che accettano valuta virtuale quale corrispettivo di qualsivoglia prestazione avente ad oggetto beni, servizi o altre utilità » (articolo 2, comma 2, dello schema di decreto ministeriale in consultazione);

nell'ambito delle numerose indicazioni, pubblicate sul sito del Dipartimento

del Tesoro in precedenza richiamato, i soggetti interessati hanno sottolineato l'esigenza di sopprimere la disposizione da ultimo richiamata, anche sul piano del mancato rispetto dell'autorizzazione contenuta nella fonte primaria (articolo 8 del decreto legislativo n. 90 del 2017 che prevede l'aggiunta, all'articolo 17-*bis* del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141, dell'articolo 8-*bis*, il quale stabilisce che « Le previsioni di cui al presente articolo si applicano, altresì, ai prestatori di servizi relativi all'utilizzo di valuta virtuale, come definiti nell'articolo 1, comma 2, lettera *ff*), del decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231 », senza alcun riferimento agli operatori commerciali, indicati, invece, nella bozza di decreto ministeriale);

in relazione alle osservazioni riportate, gli interroganti evidenziano la necessità di chiarimenti riguardo all'inquadramento normativo nell'attività dei prestatori di servizi relativi all'utilizzo di valuta virtuale, considerato che, alla luce di quanto esposto, l'introduzione delle misure previste all'interno del decreto ministeriale (peraltro ancora in attesa di emanazione), determineranno effetti penalizzanti nei confronti dei soggetti operanti nelle criptovalute e dell'intero comparto interessato, che può diventare un settore trainante in grado di contribuire al rilancio dell'economia e allo sviluppo del Paese —:

quali siano i motivi per i quali il decreto ministeriale in precedenza richiamato non sia stato ancora emanato;

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda intraprendere al fine di una rapida adozione del decreto ministeriale, che definisca le modalità con cui i prestatori di servizi di valuta virtuale saranno tenuti a comunicare la propria operatività, considerando, tuttavia, i rilievi espressi, riferiti alla soppressione della parte

relativa all'articolo 2, comma 2, della bozza del decreto ministeriale di cui in premessa.

(5-06388)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

da mesi, ai cittadini salentini vengono recapitate, da parte dei consorzi di bonifica, cartelle esattoriali per la riscossione dei pagamenti dovuti a titolo del tributo 630;

ad essere coinvolti sono il Consorzio di bonifica Arneo (comprendente 24 comuni leccesi) e il Consorzio di bonifica Ugento e Li Foggi (con altri 78 comuni), che hanno come scopo principale quello di bonificare a livello idrico le terre salentine appartenenti al comprensorio consortile;

il tributo di cui si chiede il pagamento è posto a carico di tutti i proprietari di immobili rientranti nel comprensorio di bonifica e viene richiesto indistintamente, senza alcuna valutazione in merito agli effettivi benefici ricevuti dai terreni;

dalle cartelle inviate, non è dato comprendere le reali ragioni della richiesta di pagamento; non è possibile alcuna valutazione in merito agli indici di calcolo del tributo, alla natura delle opere eseguite o da eseguire di specifico interesse del contribuente, né ricavare elementi obiettivi in grado di quantificare i benefici tratti dai terreni interessati;

la regione Puglia non ha accolto le richieste di revoca e/o sospensione del detto tributo avanzate da diversi sindaci del Salento i quali, in più occasioni, hanno evidenziato come non si possa pagare un contributo di bonifica senza avere in cambio le opere di bonifica;

avverso dette cartelle, già dal 2014, sono stati proposti dai cittadini numerosissimi ricorsi innanzi alla commissione tributaria, conclusisi con altrettanti numerosi accoglimenti;

le intimazioni di pagamento risultano, peraltro, palesemente illegittime anche alla

luce del pronunciamento della Corte costituzionale che, con la sentenza n. 188 del 10 ottobre 2018, ha sancito in sostanza come non possa esserci tributo di bonifica senza beneficio per l'utente;

va anche detto che, per la maggior parte dei casi, le dette cartelle sono emesse per cifre molto contenute, ragion per cui i cittadini si vedono costretti ad ottemperare al pagamento in quanto l'eventuale proposizione di un ricorso risulterebbe oltremodo onerosa;

il pagamento di questo illegittimo balzello è un inutile aggravio per gli agricoltori salentini già duramente provati dalle molteplici calamità naturali che da anni attanagliano il territorio, e definitivamente prostrati dall'emergenza sanitaria COVID-19;

all'interrogante risulta, inoltre, che, a dicembre 2020, la regione Puglia ha dovuto erogare 10 milioni di euro per ripianare i debiti dei consorzi e che, pertanto, la richiesta di pagamento direttamente ai cittadini si risolve in pratica in una doppia tassazione —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto esposto in premessa e se ritenga opportuno adottare iniziative, per quanto di competenza, anche normative, con urgenza, affinché i consorzi non continuino a richiedere il pagamento del tributo 630, in assenza di un effettivo beneficio per l'utente. (4-09788)

\* \* \*

GIUSTIZIA

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MURONI, LOMBARDO, GIANNONE, CECCONI, FIORAMONTI e FUSACCHIA. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro dell'interno, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato dall'agenzia Dire in data 27 aprile 2021, in un articolo a firma di Annalisa Ramundo, lo stesso giorno vi è stato un tentativo di preleva-

mento di 2 minorenni figli di Baba (nome di fantasia), da parte di due assistenti sociali, con l'ausilio di un ingente numero di poliziotti dell'ufficio minori della questura di Roma, sulla base di un provvedimento del tribunale civile, che, dopo l'affido ai servizi sociali, ne aveva ordinato il collocamento extrafamiliare;

tutto ciò nonostante la madre avesse presentato ben 14 denunce in tre anni, per violenza psicologica e fisica perpetrata dell'ex marito, rimaste ferme in procura nonostante l'approvazione della legge n. 69 del 2019, e mai tenute in considerazione da tutti i soggetti processuali e ausiliari intervenuti nella causa civile;

anche la consulente tecnica d'ufficio nominata nel processo — che non ha mai incontrato i minori, avendoli sentiti solo due volte via *skype* — pur dando atto che la mamma fosse valida, aveva rilevato l'esistenza di un generico rischio psicopatologico per i minori, di fatto basandosi sulle sole relazioni dei servizi sociali che stigmatizzavano le resistenze dei ragazzi ad incontrare il padre;

il giorno successivo, nell'edizione delle 19,30 del TG3 regione Lazio, veniva intervistata la donna, di origine somala, la quale raccontava la sua storia, nonché i gravi fatti del giorno precedente. Da quando aveva sposato un uomo italiano per lei era cominciato un vero e proprio incubo;

tre anni fa, aveva finalmente trovato il coraggio di iniziare una separazione e denunciare quanto le stava accadendo, ma l'incubo era peggiorato con la richiesta del marito di affido esclusivo dei minori e di intervento dei servizi sociali;

infatti, i servizi sociali e la curatrice dei minori nominata dal tribunale, avrebbero assunto una pregiudiziale chiusura nei confronti della madre, non dando credito alle sue ragioni e ai racconti dei minori, ignorando volutamente l'esistenza delle denunce e dei referti del pronto soccorso;

a quanto consta agli interroganti sarebbe stato nominato un mediatore culturale, circostanza che potrebbe far sorgere il

dubbio di un pregiudizio discriminatorio, dato che la donna vive in Italia da ben 25 anni;

questo caso, come i tanti altri che stanno avvenendo nel nostro Paese, appare, ancora una volta, da mettere in relazione alla cosiddetta « alienazione parentale » (altrimenti conosciuta come Pas), teoria più che controversa che descriverebbe la condizione psicologica di minori che hanno rifiutato uno dei due genitori a causa dell'incitamento intenzionale portato avanti dall'altro;

la Corte di cassazione, sul tema, ha sancito che il giudice, nel momento in cui la consulenza tecnica concluda per una diagnosi che non è supportata dalla scienza medica ufficiale, è tenuto ad approfondire per verificarne il fondamento, non potendosi prendere provvedimenti nell'interesse dei minori senza che vi sia una reale necessità al loro — traumatico — inserimento in casa famiglia —:

se intendano adottare iniziative normative affinché sia escluso il riconoscimento dell'alienazione parentale, (Pas o Ap), o conflitto di lealtà o sindrome della « madre malevola », che, come spiegato in premessa, è priva di validità scientifica, anche alla luce del pronunciamento della Corte di cassazione;

se intendano adottare ogni iniziativa di competenza, in particolare normativa, affinché vengano previste misure pienamente idonee a tutelare donne e minori coinvolti in episodi di violenza domestica nonché a rendere effettiva l'applicazione del « codice rosso » da parte innanzitutto delle procure, al fine di garantire la celere definizione dei procedimenti penali che riguardano la violenza sul coniuge e i minori, i cui riflessi sui procedimenti civili sono decisivi;

se non ritengano di promuovere, con estrema urgenza, iniziative ispettive in relazione all'operato del tribunale del caso di cui in premessa. (4-09782)

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

alcuni detenuti del carcere di Parma hanno segnalato all'associazione Nessuno Tocchi Caino le mancate risposte dell'ufficio di sorveglianza di Reggio Emilia alle istanze e ai reclami da loro presentati; in particolare, si segnalano le mancate risposte per:

M. L.: il 20 gennaio 2020, istanza di concessione di permesso premio; il 14 aprile 2020, istanza di concessione dei giorni di liberazione anticipata speciale; il 20 marzo 2020, il 20 settembre 2020 e il 20 marzo 2021, istanze di concessione dei giorni di liberazione anticipata; nessuna risposta nemmeno per il reclamo presentato al magistrato di sorveglianza di Pavia in data 31 agosto 2017, ai sensi dell'articolo 35-ter O.P.;

G. A. che ha presentato istanza di concessione di un permesso premio in data 21 novembre 2019;

N. V.; in data 11 maggio 2020 istanza al Tribunale di sorveglianza di Bologna per la concessione della semi-libertà; il 22 novembre 2019 istanza per la concessione di un permesso premio; il 13 luglio 2018 istanza per permesso premio finalizzato all'accertamento di collaborazione impossibile, udienza fissata innanzi al Tribunale di sorveglianza di Bologna il 3 novembre 2020 e rinviata; in data 17 giugno 2020 per la concessione di un permesso di necessità;

D. P.: l'8 marzo 2020, istanza di concessione dei giorni di liberazione anticipata; il 6 aprile 2020 reclamo per negato uso stampante; il 21 dicembre 2020 sollecito per negato uso stampante; il 23 ottobre 2020 per la concessione di un permesso premio; il 7 marzo 2020 reclamo ai sensi dell'articolo 35-ter O.P.; l'11 febbraio 2021 reclamo per negato colloquio con terza persona per motivi editoriali;

M. V. che ha presentato istanza di concessione di un permesso premio in data 15 marzo 2019;

T. L.: reclami riguardanti richieste di trasferimento presentati il 25 settembre

2019 e il 20 ottobre 2020; istanze varie di concessione dei giorni di liberazione anticipata relativi a 9 semestri; a luglio 2019 istanza di concessione di un permesso premio; dal 2019 ha presentato richiesta di accertamento dell'inesigibilità della collaborazione al Tribunale di sorveglianza di Bologna;

C. C.: a luglio 2016 reclamo riguardante trasferimento; a ottobre/novembre 2018 reclamo sull'uso del computer; a novembre/dicembre 2018 reclamo su mancata declassificazione; l'11 novembre 2020 reclamo ai sensi dell'articolo 35-ter O.P.; il 24 ottobre 2019 istanza di concessione di permesso premio;

D.G.A.: il 10 marzo 2016 ricorso per rigetto declassificazione; il 10 marzo 2019 reclamo per mancata ottemperanza alla concessione dell'uso del computer in cella; il 20 luglio 2019 ricorso per rigetto declassificazione; il 29 ottobre 2019 istanza di concessione di permesso premio;

P. C. che ha presentato istanza di concessione di un permesso premio in data 3 febbraio 2020;

M.G.: a maggio 2018 ha presentato istanza di concessione di permesso premio; a gennaio 2017 reclamo per mancata accoglienza domanda di declassificazione; non ha altresì ricevuto risposta il reclamo presentato nel maggio del 2019 al Tribunale di sorveglianza di Bologna per lesione di diritto soggettivo;

C. A. che il 20 febbraio 2017 ha presentato istanza di concessione di permesso premio sollecitato il 17 febbraio 2019;

l'interrogante con l'interrogazione a risposta scritta n. 4-06728 del 3 settembre 2020 aveva già fatto presenti i gravi ritardi della magistratura di sorveglianza segnalando anche gli uffici che fanno riferimento al carcere di Parma —:

quali iniziative di competenza, anche valutando il ricorso ai propri poteri ispettivi, ove ne sussistano i presupposti, intenda adottare in relazione ai ritardi segnalati in premessa, affinché non sia vani-

ficata l'efficacia degli strumenti in questione per i detenuti;

quali iniziative di competenza intenda adottare per rinforzare gli organici della magistratura di sorveglianza, ivi comprese le gravi carenze del personale amministrativo. (4-09785)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

#### Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministro dell'interno, per sapere – premesso che:

da agosto 2019 a oggi, le autorità italiane hanno effettuato 15 controlli dello stato di approdo (PSC-Port state Control) ed emesso 15 disposizioni di fermo amministrativo (detenzione) su 8 navi di Ong, utilizzando come base giuridica il Memorandum di Parigi e la direttiva europea 16/2009 (in Italia decreto legislativo n. 53 del 2011). In questi due anni, il numero di giorni di detenzione per le navi ammonta al totale di oltre 1.100 giorni (dato aggiornato il 6 luglio 2021);

il PSC, meccanismo previsto dal Memorandum di Parigi e dalla direttiva europea 16/2009, attribuisce a ogni nave un profilo di rischio in base al quale vengono determinate le ispezioni: frequenza e distanza da una all'altra. A seconda di questi elementi, vengono « catalogate » la nave e la sua necessità di essere ispezionata quanto prima;

da comunicato della Guardia costiera del 3 luglio 2021, dal 1° gennaio 2021 a oggi sono state ispezionate dal personale militare specializzato della Guardia costiera 681 navi di bandiera straniera, di diverse tipologie, che hanno toccato i porti nazionali. Di queste 55 sono state sottoposte a fermo amministrativo a causa di non conformità alle norme internazionali, riscon-

trate in fase ispettiva, tali da porre un rischio serio per la sicurezza della navigazione e/o per l'ambiente marino; le operazioni di salvataggio svolte dalle organizzazioni umanitarie colmano un'assenza degli Stati nell'adempimento dei loro obblighi di coordinamento nelle attività Sar di ricerca e soccorso, come previsto dalle Convenzioni internazionali come la Convenzione di Amburgo del 1979. I più recenti eventi Sar avvenuti anche in zona libica sono stati definiti « eventi migratori » non costringendo, di fatto, gli Stati (come Malta e l'Italia) a intervenire con i loro mezzi;

i continui blocchi delle navi delle organizzazioni umanitarie, nella forma del fermo amministrativo, riducono la loro attività di soccorso ai naufraghi nel Mediterraneo centrale;

le ispezioni portuali sono state condotte sia su navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate (specificamente oggetto sia delle Convenzioni internazionali sia del Memorandum di Parigi), sia sulle navi di stazza lorda inferiore (alle quali la normativa convenzionale si applica solo parzialmente, e che invece sono regolamentate da normativa interna dello Stato di bandiera);

i provvedimenti di fermo finora emessi contestano la non conformità dell'equipaggiamento della nave alle attività di ricerca e soccorso svolte. Viene indicato come le certificazioni delle imbarcazioni non prendano in considerazione il numero delle persone coinvolte nell'attività di soccorso. I naufraghi soccorsi vengono così indicati come fossero « passeggeri » o « membri dell'equipaggio »;

la Commissione europea ha adottato una raccomandazione ((EU) 2020/1365) volta a sostenere maggiore condivisione delle informazioni, il coordinamento e la cooperazione tra gli Stati membri attori privati e le altre parti interessate, con particolare attenzione alle operazioni effettuate da imbarcazioni private di proprietà o gestite allo scopo specifico di attività di ricerca e salvataggio. Come si evince dalla stessa raccomandazione, verrà istituito un « gruppo di contatto interdisciplinare nel cui ambito



gli Stati membri possano cooperare e coordinare le operazioni per attuare la presente raccomandazione. Collaborerà regolarmente con i portatori di interessi, comprese le agenzie dell'UE e segnatamente Frontex, e, se del caso, con le organizzazioni non governative che svolgono attività di ricerca e soccorso nel Mediterraneo, il mondo accademico e le organizzazioni internazionali, quali l'IMO, al fine di scambiare conoscenze e garantire la coerenza delle attività con il quadro giuridico e operativo internazionale » —:

se non intenda chiarire le ragioni per cui, tra tutti i porti dei 27 Paesi che aderiscono al Memorandum di Parigi, che standardizza il « *Port state control* », di 50 navi in detenzione amministrativa, il 10 per cento del totale appartiene a organizzazioni non governative;

se il Ministro interrogato come soggetto istituzionale invitato al Gruppo europeo di coordinamento, abbia esplicitato come la Guardia costiera stia intervenendo nelle ispezioni sulle navi Ong;

se il Ministro intenda, attraverso la rappresentanza italiana, promuovere un'audizione delle Ong del soccorso in mare e delle associazioni di categoria dei gruppi amatoriali presso il gruppo europeo di contatto.

(2-01276)

« Magi ».

*Interrogazioni a risposta scritta:*

COMENCINI, MATURI e VALBUSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

il corridoio multimodale del Brennero, con quasi 47 milioni di tonnellate di merce trasportata su strada e ferrovia che varcano i confini terrestri e nazionali, si configura come il più trafficato corridoio transalpino;

gli effetti del traffico (oltre due milioni di mezzi di trasporto pesanti all'anno), concentrati sull'autostrada del Brennero e sulle direttrici, hanno portato il

Tirolo a predisporre un provvedimento unilaterale che limita il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero a partire dall'estate del 2019, colpendo in particolare i mezzi provenienti da Italia e Germania;

nel 2020 il valore dell'*export* regionale sottoposto al blocco, risultato di 7,2 miliardi di euro, ha riguardato il 47, 2 per cento delle merci venete dirette verso lo Scan-Med;

la disposizione unilaterale adottata dal Governo austriaco rappresenta una grave limitazione dei diritti fondamentali dell'Unione europea sulla libera circolazione delle merci e introducono un regime di concorrenza sleale;

i divieti unilaterali da parte del Tirolo condizionano gran parte dei flussi di *export* verso centro e nord Europa, provocando gravi danni all'intera economia;

considerata l'importanza del valico del Brennero sia nella complessa maglia della rete Ten-T sia per l'intercambio delle merci nel nostro Paese, le società di trasporti e logistica delle regioni del Nord attraversate dal corridoio Scandinavo- Mediterraneo (Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino Alto Adige) hanno espresso motivata preoccupazione per le conseguenze che queste misure proposte dal Tirolo potranno avere sugli scambi commerciali da e verso i Paesi *partner* europei, e in particolare con la Germania (primo partner commerciale per tutte queste ragioni e per l'Italia intera), la stessa Austria, la Polonia e gli altri territori attraversati dal Corridoio;

negli ultimi anni il traffico in termini di veicoli-chilometri, lungo la A22 del Brennero, è cresciuto in media del 4,5 per cento annuo e, secondo le statistiche relative al primo semestre 2018, il *trend* si mantiene in crescita. L'attuale dotazione della A22 — aperta al traffico circa 50 anni fa — non è in grado di sopportare tali incrementi se non con interventi mirati e realizzati in tempi brevi;

è indispensabile accelerare i lavori relativi alle tratte ferroviarie di accesso da

Nord a Sud in modo tale che, quando la galleria di base del Brennero entrerà in funzione, come previsto nel 2027, vi siano le condizioni per utilizzare fin da subito l'effettiva capacità del Corridoio;

in attesa del completamento della galleria occorre consentire ai flussi commerciali di scegliere le modalità di trasporto migliori —:

quali iniziative di competenza intenda adottare per risolvere il problema dei blocchi imposti dal Tirolo al Brennero e quali misure alternative in tema di infrastrutture intenda promuovere per offrire una diversa soluzione alle imprese di trasporto e garantire la libera circolazione delle merci attraverso il Brennero. (4-09774)

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

nel giugno 2021 è pervenuta alla sede della motorizzazione civile di Forlì, ubicata in Via Golfarelli 8/D, la comunicazione dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili relativa alla possibile chiusura della sede medesima nel dicembre del 2022 per essere accorpata alla Motorizzazione di Cesena;

la motorizzazione civile svolge molteplici funzioni amministrative in termini di attività di verifica tecnico-amministrativa delle normative italiane ed europee che disciplinano il trasporto civile e rappresenta un punto di riferimento per i residenti e le aziende di una determinata area territoriale;

la sede della motorizzazione di Forlì costituisce un punto di riferimento per i residenti e le aziende della zona in questione per l'espletamento delle pratiche relative a collaudi, revisioni, immatricolazioni, rilascio patenti e di tutte le altre funzioni in capo e di competenza dell'ente medesimo;

conseguentemente, nel caso in cui avvenga lo spostamento della motorizzazione civile di Forlì a Cesena, la mole di procedure amministrative della motorizzazione

andrebbe a gravare su quella di Cesena, incrementando il carico di pratiche amministrative da evadere;

la possibile chiusura della motorizzazione di Forlì, arrecherebbe anche disagi logistici ai residenti che, da anni, si recano nella sede in questione per i servizi di cui necessitano e si ritroverebbero obbligati a recarsi a Cesena;

la possibile chiusura della sede della motorizzazione civile di Forlì, costituirebbe un ulteriore impoverimento per il territorio, dopo la chiusura della sede della Polstrada di Rocca S. Casciano, con conseguenti disagi logistici per i residenti e le attività commerciali della zona in questione ed il rischio di una progressiva perdita di attrattività del territorio in questione —:

se il Ministro interrogato intenda porre in essere iniziative al fine di evitare la chiusura della sede della motorizzazione civile di Forlì;

quali siano le motivazioni di natura amministrativa dalle quali scaturisce l'intenzione di chiudere la sede della motorizzazione civile di Forlì;

se intenda valutare una riorganizzazione volta al potenziamento del personale della sede medesima, in una ottica di valorizzazione di una motorizzazione che ha migliaia di utenti;

in caso di chiusura della sede della motorizzazione civile di Forlì, quale sarà la distribuzione e l'organizzazione del personale che attualmente è operante nella sede medesima. (4-09780)

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

i Bacini imbriferi montani (Bim) furono introdotti dalla legge n. 959 del 1953 che prevede anche la costituzione in Consorzi da parte dei comuni compresi in ciascun Bim;

i consorzi Bim costituiscono dunque enti pubblici autonomi che raggruppano i comuni ricadenti all'interno del Bacino imbrifero montano di un fiume;

la predetta norma stabilì, inoltre, che i concessionari di grandi derivazioni d'acqua, i cui impianti presenti all'interno dei bacini imbriferi montani avessero potenza nominale media superiore a 220 kW, fossero tenuti al versamento di un sovracanoone annuo ai Consorzi dei Bim per ogni kW di potenza nominale media, risultante dall'atto di concessione;

si individuava pertanto, quale beneficiaria finale del versamento del sovracanoone, la popolazione locale che vanta, tutt'oggi, un diritto soggettivo di credito nei confronti dei concessionari idroelettrici, per il solo fatto dell'esistenza della concessione;

la legge n. 1254 del 1959 ha fornito l'interpretazione autentica di quanto contenuto all'articolo 1, comma 9, della predetta legge n. 959 del 1953 stabilendo che « il sovracanoone debba essere versato annualmente [...] contemporaneamente al pagamento dell'annualità del canone demaniale »;

la legge n. 228 del 2012, in seguito, ha esteso dal 1° gennaio 2013 i sovracanooni idroelettrici a tutti gli impianti di produzione di energia sopra i 220 kW, le cui opere di presa ricadano in tutto o in parte nei territori dei comuni compresi in un Bim indipendentemente dal criterio altimetrico;

si apprende da fonti locali l'esistenza di due contenziosi in corso tra il Biml-Pn e la Cellina Energy srl, controllata di Edison e proprietaria degli impianti dell'asta del Cellina (Ponte Giulio, San Leonardo, Sn Foca, Villa Rinaldi, Barcis-Cordenons), nonché con la stessa Edison concessionaria degli impianti dell'asta del Meduna (Meduno, Colle e Istrago), a causa del versamento di sovracanooni idroelettrici, calcolati non sulla base delle intere potenze previste in concessione, bensì applicando le percentuali contemplate negli accordi contrattuali sottoscritti in passato dagli allora gestori Snia e Sade;

le centrali idroelettriche dell'asta del Cellina, gestite da Cellina Energy, risultano ad oggi interessate da una riduzione nel versamento del sovracanoone pari all'85 per cento a seguito dell'applicazione da parte del concessionario del criterio altimetrico, nonostante il superamento normativo;

le centrali idroelettriche dell'asta del Meduna, gestite da Edison, risultano interessate da una riduzione nel versamento del sovracanoone pari al 48,5 per cento per l'impianto di Meduno, mentre non vengono corrisposti sovracanooni per quelli di Colle e Istrago;

risulta all'interrogante sia in corso un tentativo di mediazione tra le posizioni delle rispettive controparti nell'ambito delle suddette vertenze;

in particolare, per le centrali dell'asta del Cellina si propone la rinuncia da parte del Consorzio ad ogni pretesa fino al 2018, la corresponsione da parte di Cellina Energy al Consorzio di euro 400 mila per gli anni 2019-2020, quella dell'intero sovracanoone per il 2021 e la corresponsione in base alla legge a partire dal 2022;

ammonta a circa 5 milioni di euro l'entità finanziaria dei sovracanooni di cui il Biml-Pn si vedrebbe privato per le sopracitate centrali idroelettriche, con conseguente blocco dei trasferimenti finanziari ai comuni;

la vicenda è stata posta all'attenzione dell'assessore regionale all'ambiente del Friuli Venezia Giulia Fabio Scoccimarro che ha risposto all'interrogazione del consigliere M5S Mauro Capozzella, anticipando un prossimo coinvolgimento ministeriale sul tema che non ricadrebbe tra le competenze della regione —:

se il Governo sia al corrente della controversia in essere tra il Bacino imbrifero montano del Livenza Pordenone e i concessionari Cellina Energy ed Edison, in relazione al versamento dei sovracanooni idroelettrici delle centrali sull'asta del Cellina e del Meduna poste nel suo territorio e quali siano gli intendimenti al riguardo, per quanto di competenza, oltre alle even-

tuali iniziative da porre in essere in funzione dell'importanza che tale prestazione patrimoniale riveste negli equilibri finanziari dei Bacini imbriferi montani.

(4-09784)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

nel complesso residenziale Colle Romito di Ardea, in provincia di Roma, il 13 giugno 2021, Andrea Pignani ha ucciso 2 bambini e un uomo di circa 75 anni e — più tardi lo stesso giorno — si è tolto la vita;

il triplice omicidio e il suicidio sono avvenuti per motivi di squilibrio mentale dell'autore del fatto e sono stati attuati con una pistola Beretta 7,65 che era detenuta illecitamente;

l'arma infatti apparteneva al deceduto padre dell'autore del fatto, che in vita aveva lavorato come guardia giurata;

i motivi per cui il Pignani avesse conservato la disponibilità dell'arma non sono noti e destano grande preoccupazione in ordine alla tenuta del tessuto normativo;

l'intarsio complicato tra il testo unico di pubblica sicurezza del 1931, il relativo regolamento di attuazione del 1940 e la legge n. 110 del 1975 fa intravedere sì la possibilità di imputare chiunque di omessa custodia (si veda l'articolo 20-bis della citata legge n. 110 del 1975), ma non ha consentito di tracciare con immediatezza l'arma usata per la strage;

sebbene risulti dalla cronaca quotidiana (*Corriere della sera*, edizione *on line* del 19 giugno 2021) che la vedova del Pignani padre (e madre di Andrea) abbia mostrato pubblicamente il suo dolore per non aver fatto tutto quel che forse le spettava per evitare l'irreparabile, appare evi-

dente che la principale falla sia nell'applicazione della disciplina;

poiché l'articolo 39 del testo unico di pubblica sicurezza prevede che il prefetto ha facoltà di vietare la detenzione delle armi, munizioni e materie esplodenti, denunciate ai termini dell'articolo 38, alle persone ritenute capaci di abusarne, sembra che tale intervento prefettizio non sia potuto intervenire perché non disponeva dell'informazione;

resta pertanto da stabilire se la famiglia Pignani — dopo la morte del legittimo titolare dell'arma — abbia fatto le denunce del caso;

non a caso il Ministro interrogato, come risulta dalla stampa quotidiana (*La Stampa*, edizione *on line* 14 giugno 2021), ha affermato che occorre intervenire presto sul piano normativo per rafforzare la tracciabilità delle armi;

in ogni modo si pone, più in generale, a parere dell'interrogante, la questione della facilità con cui i questori rilasciano i porti d'arma ai sensi dell'articolo 42 del medesimo testo unico e dell'articolo 4 della legge n. 110 del 1975;

sul *Manifesto* del 14 giugno 2021, Giorgio Beretta ha sottolineato come occorra che le autorità di pubblica sicurezza esercitino in modo più incisivo i poteri che già hanno di verifica medica e psicologica all'atto del rilascio del porto d'armi e del suo rinnovo annuale —:

quali iniziative di competenza, tempestive ed efficaci, intenda assumere in ordine ai problemi esposti in premessa.

(5-06383)

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

il signor Abdelhakim Elliasmine, nato nel 1999, in Italia dal 2008 e residente a Brembate Sopra (Bg), è uno dei migliori mezzofondisti italiani;

arriva in Italia nel 2008, all'età di 9 anni; ha frequentato le scuole d'obbligo in

provincia di Bergamo per poi diplomarsi perito elettrico nel 2018;

inizia subito a praticare l'atletica nel 2010 a Brembate Sopra, nel 2014 da cadetto e vince i 2 primi titoli di Campione d'Italia (Cross e 2000 metri) e, da allora, ha vestito ben 10 volte la maglia di Campione d'Italia, salendo 23 volte sul podio agli Italiani (10 medaglie d'oro, 6 medaglie d'argento e 7 di bronzo);

il 25 settembre 2018, passati i 10 anni di permanenza in Italia e raggiunta la maggior età, il signor Elliasmine ha presentato domanda di cittadinanza che, a causa di una piccola insufficienza reddituale (poche centinaia di euro), è stata purtroppo negata;

il 19 novembre 2019 la Fidal (Federazione italiana atletica leggera) ha presentato, a beneficio dell'atleta Abdelhakim Elliasmine, la richiesta di concessione della cittadinanza italiana per meriti sportivi ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 91 del 1992 ma, ad oggi la richiesta non ha ricevuto alcun riscontro;

nei giorni scorsi la Fidal ha reso noto i nomi di 82 atleti selezionati per gli Europei *Under 23* di Tallin (8-11 luglio 2021) ma ha ovviamente dovuto escludere Elliasmine perché non ancora in possesso della cittadinanza italiana, nonostante avesse tempi di gara ben al di sotto dei limiti fissati dalla Federazione per partecipare agli Europei negli 800 metri;

prossimamente, sono in calendario altre importanti manifestazioni internazionali a cominciare dai mondiali di atletica leggera nel 2022 —:

quali iniziative, per quanto di competenza, il Governo intenda portare avanti per assicurare che ad Abdelhakim Elliasmine venga concessa la cittadinanza italiana per meriti sportivi (oltre che per i titoli di studio conseguiti in Italia e per il suo pieno inserimento nella comunità bergamasca in cui risiede da 12 anni) in tempi brevi, al fine di permettere la partici-

zione dell'atleta alle prossime competizioni sportive di carattere internazionale.

(5-06389)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il 24 e 25 giugno 2021 a Bolzano e nelle zone limitrofe si sono verificati dei gravissimi atti di aggressione da parte di un cittadino nigeriano di vent'anni, armato di spranga e sassi, nei confronti di dieci persone, molte delle quali hanno subito svariati danni, tanto da doversi recare nel più vicino ospedale;

identificato dalle forze di polizia, è stato rilevato come il giovane nigeriano fosse avvezzo a episodi di violenza e fosse già seguito da una clinica specializzata in disturbi psichiatrici; era stato segnalato, infatti, più volte alle autorità: sia nel 2019 che nel 2020 e non si comprende perché si trovasse ancora in territorio italiano, nonostante i suoi reiterati e pericolosi comportamenti —:

se il Ministro sia al corrente dei gravi fatti accaduti e di quali elementi disponga circa i motivi per cui l'autore delle aggressioni in premessa, pur essendo noto alle autorità competenti e in cura per disturbi psichiatrici, sia stato lasciato libero di circolare senza limitazione alcuna e, in ultima analisi, non sia stato espulso dal territorio dello Stato italiano;

se non ritenga, altresì, di dover porre in essere in futuro, le iniziative, atte a far sì che episodi di questo genere non si ripetano, garantendo reale sicurezza per i nostri cittadini. (4-09776)

MENGA, SPESSOTTO, VIANELLO e SARLI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della transizione ecologica, al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* — Per sapere — premesso che:

alle prime luci dell'alba del 28 giugno 2021 una colonna di fumo nero e acre ha

svegliato i cittadini del piccolo comune di San Severo, in Puglia;

un violento rogo è divampato nel deposito di un'azienda sottoposta ad amministrazione giudiziaria, a seguito di un sequestro eseguito dai carabinieri del Nucleo operativo ecologico (Noe) di Bari nel lontano 2017, dove erano accatastate all'incirca 300 ecoballe di plastica e carta;

in supporto alle autorità locali, sul luogo sono intervenuti i tecnici dell'Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente (Arpa), al fine di vagliare il pericolo di una grave alterazione ambientale;

quanto accaduto si traduce, quindi, in un ennesimo danno per l'ambiente e per la salute dei cittadini, figli di una terra sempre più contaminata da sostanze tossiche che giorno dopo giorno accrescono l'inquinamento dell'aria e dei terreni circostanti, con conseguenti e irreparabili ricadute negative sul settore agroalimentare, elemento fondamentale dell'economia locale;

non escludendosi l'origine dolosa dell'evento incendiario, da parte delle istituzioni locali vi è il fondato timore che nuovi roghi possano divampare all'interno di altre strutture adiacenti, tutte poste sotto sequestro da qualche anno, all'interno delle quali risulterebbero esserci ingenti quantitativi di ecoballe;

in difetto di un'adeguata programmazione di controlli capillari nei territori interessati da accumuli di rifiuti abbandonati in attesa di smaltimento, non potrà mai esservi un'efficace e fattiva prevenzione di simili eventi, che sistematicamente degenerano in emergenze ambientali a discapito dell'intero ecosistema —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e, conseguentemente, anche in un'ottica di prevenzione e di tutela dell'ambiente quali iniziative urgenti, necessarie e opportune, per quanto di competenza, intendano porre in essere al fine di scongiurare il perpetrarsi di simili episodi incendiari;

se non intendano predisporre un piano straordinario di rimozione e smaltimento

degli ingenti quantitativi di « ecoballe » allo stato giacenti in capannoni dislocati sul territorio in argomento;

se non intendano adottare le iniziative di competenza per intensificare l'attività di vigilanza e controllo dei siti e delle singole strutture, dislocate sull'intero territorio nazionale, al cui interno giacciono le ecoballe sottoposte a sequestro da anni. (4-09783)

\* \* \*

### ISTRUZIONE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

la scuola, sin dall'inizio dell'emergenza pandemica nel marzo 2020, è stata duramente colpita dalle limitazioni imposte dal Governo a tutela della salute dell'intera popolazione scolastica;

gli istituti scolastici di ogni ordine e grado hanno fronteggiato l'emergenza al meglio delle proprie capacità ma scontrandosi assai spesso con informazioni scarse, linee guida emanate troppo a ridosso della data di implementazione prevista e, purtroppo, dovendo far massiccio ricorso alla didattica a distanza, al fine di garantire il necessario distanziamento sociale in mancanza di spazi adeguati negli edifici scolastici;

nella provincia di Mantova, territorio già duramente colpito dal sisma del 2012, e specificatamente nei comuni del basso mantovano/Oltre Po, gli istituti scolastici hanno avuto ancora più difficoltà, a trovare spazi adeguati a garantire la didattica in presenza e in sicurezza a tutti gli studenti;

l'avvio del nuovo anno scolastico a settembre desta ancora più preoccupazioni, dal momento che non è stata prevista alcuna deroga al decreto del Presidente della Repubblica n. 81 del 20 marzo 2009 che, al comma 1 dell'articolo 11, che prevede che ciascuna classe possa accogliere non meno di 18 e fino a 28 alunni, che

possono diventare 30 nel caso in cui si formi un'unica sezione;

dunque, da una parte c'è l'esigenza sanitaria del distanziamento sociale, e dall'altro, permane l'obbligo di formare classi « pollaio ». Un paradosso inspiegabile che mette in ginocchio moltissime scuole, sia quelle dei comuni più piccoli — e in attesa di essere qualificati come zone interne — che non hanno un numero di iscritti sufficiente per restare in vita, sia quelle dei comuni più popolosi che potrebbero formare un'unica sezione, ma non hanno spazi per ospitare 30 alunni con il necessario distanziamento;

è di tutta evidenza che questa situazione non solo comporti la perdita di importanti presidi scolastici sul territorio, strutture di prossimità necessarie a contrastare l'abbandono scolastico e l'impoverimento della tradizioni culturali specifiche di ciascun territorio, ma, soprattutto, porti al definitivo declino della funzione didattica in pieno contrasto con le azioni previste in materia dal Piano nazionale di ripresa e resilienza;

in ultimo, merita considerazione il fatto che la chiusura delle scuole di prossimità comporterebbe anche la necessità di trasportare quotidianamente gli alunni in altro comune gravando ulteriormente sul trasporto pubblico;

la drammaticità della situazione ha spinto 60 fra docenti e dirigenti scolastici del territorio a scrivere alle amministrazioni comunali, all'ufficio scolastico regionale e alla stampa nel tentativo di vedere, rinascere le proprie scuole —:

quali iniziative, per quanto di competenza, il Ministro interrogato intenda adottare al fine di garantire il regolare avvio dell'anno scolastico 2021/2022 in tutte le scuole del basso mantovano/Oltre Po.

(5-06384)

\* \* \*

## LAVORO E POLITICHE SOCIALI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

organi di stampa di tutta Italia riportano la notizia di questi ultimi giorni del licenziamento immediato e della chiusura dello stabilimento via *mail* della Gkn di Campi Bisenzio;

nella mattinata del 9 luglio 2021, i 422 lavoratori della multinazionale inglese Gkn Driveline di Campi Bisenzio hanno saputo via *mail* che l'impresa dove erano impiegati, attiva nel settore della componentistica per auto, ha deciso di aprire una procedura di licenziamento collettivo per tutti loro lasciandoli senza lavoro;

la multinazionale britannica è di proprietà di un fondo di investimento estero e ha motivato la decisione del licenziamento immediato in blocco di tutti i lavoratori del sito di Campi Bisenzio con un calo del mercato automobilistico e della necessità di ridurre drasticamente i costi della produzione a causa della grande competitività;

la fabbrica è stata chiusa a fine del turno di lavoro notturno, ma gli operai licenziati, dopo aver ricevuto la notizia, sono entrati dentro il sito e si sono riuniti in assemblea permanente, mentre all'esterno dello stabilimento ha preso vita un presidio spontaneo;

proprio la mattina prima della comunicazione del licenziamento, l'azienda aveva messo tutti i lavoratori in Par (permesso annuo retribuito) collettivo per le ferie estive e in fabbrica non c'era nessuno;

una cinquantina di lavoratori hanno poi trascorso la notte all'interno dello stabilimento; i dipendenti, con le rappresentanze sindacali unitarie e i sindacati, hanno aperto un'assemblea permanente all'interno della fabbrica che produce semiassi;

sono state numerose, dall'annuncio dei licenziamenti, le manifestazioni di vici-

nanza espresse ai lavoratori di Gkn anche da parte di amministratori locali e rappresentanti istituzionali —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda adottare per salvaguardare urgentemente i livelli occupazionali e le famiglie coinvolte dalla vicenda sopra descritta. (5-06385)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

il reddito di cittadinanza, oltre ad essersi rivelato un clamoroso insuccesso per la percentuale irrisoria di beneficiari che ha trovato un nuovo lavoro, a parere degli interroganti si è dimostrato anche un regalo per criminali, mafiosi, spacciatori, terroristi, delinquenti abituali, truffatori ed evasori fiscali;

l'ultima truffa è stata scoperta dalla guardia di finanza del Comando provinciale di Catanzaro, nell'ambito di un'inchiesta che ha consentito di individuare e segnalare 469 soggetti stranieri per indebita percezione del sussidio pubblico;

in particolare, l'operazione, scaturita dall'incrocio tra le informazioni presenti nelle banche dati della guardia di finanza e gli elenchi dei beneficiari del reddito, ha permesso di accertare che molti stranieri non ne avevano diritto e che avevano falsificato i requisiti relativi alla residenza: la norma, infatti, prevede che può accedere al reddito solo chi ha la residenza in Italia da almeno 10 anni, di cui gli ultimi due in modo continuativo;

dall'esame della posizione degli oltre 22.000 stranieri, la maggior parte provenienti da Paesi dell'Africa, dell'Asia e dell'est europeo, è emerso che 469 avevano ottenuto illecitamente il reddito per un importo complessivo indebitamente percepito che ammonta a circa 2 milioni di euro, che oggi, si presume, saranno difficilmente recuperabili dallo Stato;

sempre in Calabria, erano stati scoperti quasi 150 tra boss e gregari delle maggiori cosche di 'ndrangheta, tutti beneficiari del reddito di cittadinanza;

nelle cronache degli ultimi tempi, tra i casi di beneficiari di reddito di cittadinanza senza averne diritto, si annoverano persone arrestate per detenzione di esplosivi, narcotrafficienti, evasori totali, parcheggiatori abusivi, svaligiatori di appartamenti, zingari dediti ai furti, rapinatori: tutti percepivano il bonifico mensile dell'Inps in quanto « indigenti » —:

accertata la gravità dei fatti esposti in premessa, cosa non abbia funzionato nel sistema dei controlli preventivi e quanti siano i casi accertati di indebita percezione del reddito di cittadinanza, nonché quali iniziative di competenza il Governo intenda adottare per introdurre idonei correttivi;

quali siano i dati aggiornati in merito al reddito di cittadinanza, con particolare riferimento al numero delle offerte di lavoro e di quelle andate a buon fine.

(4-09781)

\* \* \*

**SALUTE**

*Interrogazioni a risposta scritta:*

**BIGNAMI.** — *Al Ministro della salute, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

l'ordinanza del Ministero della salute del 14 maggio 2021 in merito alle regole di spostamento da e per il Brasile, ha disposto, fino ad almeno il 30 luglio 2021, il divieto al rientro in Italia per i cittadini italiani iscritti all'Aire in Brasile;

le restrizioni sancite dall'ultimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 maggio 2021 vengono applicate in modo disomogeneo sui Paesi inseriti nello stesso gruppo di rischio riguardo all'emergenza epidemiologica di Covid-19;



le restrizioni avrebbero dovuto avere una natura emergenziale e temporanea, ma sono in vigore da oltre un anno e continuano ad essere prorogate senza fornire previsioni di cambiamenti futuri;

il divieto di ingresso restringe a pochissime eccezioni la possibilità di aderire alla campagna vaccinale in Italia, come sancito dall'ordinanza del 24 aprile 2021 del Commissario straordinario per l'emergenza Covid-19, Generale Figliuolo, che ha garantito la somministrazione del vaccino anti SARS-CoV-2 anche ai cittadini italiani iscritti all'Aire presenti temporaneamente sul territorio nazionale;

tale misura impedisce di fatto a molti nostri concittadini (che non siano coniugi o parte di unione civile e ai propri familiari conviventi di primo grado, quindi genitori, figli anche maggiorenni, fratelli e nonni, e altro) di potersi recare in Italia per incontrare i propri familiari dopo quasi un anno e mezzo di tempo, oltretutto applicando un diverso trattamento riservato ad alcuni cittadini rispetto ad altri —:

se il Governo intenda, dopo il 30 luglio 2021, adottare iniziative per eliminare le vigenti restrizioni all'ingresso in Italia di cittadini iscritti all'Aire residenti in Brasile.

(4-09770)

PAXIA e SARLI. — *Al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

la certificazione verde Covid-19 — *EU digital Covid certificate* nasce su proposta della Commissione europea ai fini di agevolare la libera circolazione in sicurezza dei cittadini nell'Unione europea durante la pandemia di Covid-19;

è una certificazione digitale e stampabile (cartacea), che contiene un codice a barre bidimensionale (*QR Code*) e un sigillo elettronico qualificato che in Italia viene emessa attraverso la piattaforma nazionale del Ministero della salute;

l'attestazione indica alternativamente di aver eseguito la vaccinazione anti Covid-19 o di essere negativi al *test* molec-

lare o antigenico rapido nelle ultime 48 ore o di essere guariti dal Covid-19 negli ultimi sei mesi;

il 17 giugno 2021 il Presidente del Consiglio dei ministri Mario Draghi ha firmato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che definisce le modalità di rilascio delle certificazioni verdi digitali Covid-19, con lo scopo di facilitare la partecipazione ad eventi pubblici, l'accesso alle strutture sanitarie assistenziali (Rsa) e gli spostamenti sul territorio nazionale;

con la firma del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri si sono realizzate le condizioni per l'operatività del regolamento dell'Unione europea sul « *Green Pass* », che già a partire dal 1° luglio 2021 ha garantito la piena interoperabilità delle certificazioni digitali di tutti i Paesi dell'Unione, onde assicurare la piena libertà di movimento sul territorio dell'Unione per tutti coloro dotati di certificato nazionale valido;

la certificazione, una volta disponibile, viene inoltrata attraverso una notifica via *e-mail* o un sms e dunque visualizzabile e stampabile dai cittadini;

in questi giorni, molti cittadini stanno ricevendo sms o *e-mail* del Ministero della salute per scaricare il *Green pass*, mentre fasce di popolazione continuano a non avere notizie della propria certificazione;

a nulla valgono le telefonate verso il numero verde 1500 che è stato messo a disposizione per avere info e richiedere le certificazioni non pervenute —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti sopra esposti e quali iniziative intenda intraprendere per porre rimedio a una distorsione del sistema che, di fatto, vanifica lo scopo per cui il *Green pass* è stato previsto. (4-09778)

\* \* \*

## SVILUPPO ECONOMICO

*Interrogazione a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

con una nota diramata in mattinata, il Ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ha reso noto che il Governo ritiene definitivamente che non sussistano le condizioni per procedere con il progetto Italcomp come soluzione alla vertenza Acc-Embraco;

il Ministro ha dichiarato di aver esplorato, insieme con il viceministro Todde, tutte le possibilità della proposta Italcomp avanzata dal commissario straordinario di Acc, concludendo che non ci sono le condizioni essenziali, cioè proposte di investitori privati, per proseguire con esito positivo su questa strada;

la dichiarazione tombale sulle sorti delle 700 famiglie coinvolte è stata resa lontano dagli interlocutori coinvolti nella vertenza, come i sindacati e la regione Piemonte, in maniera abbastanza irrituale rispetto alle normali interlocuzioni dei tavoli di crisi;

a giudizio dell'interrogante, appaiono ampiamente condivisibili le critiche mosse dai sindacati laddove denunciano che il Ministro Giorgetti abbia liquidato tale progetto con troppa leggerezza e giova ricordare che il piano industriale presentato dalla curatela di Acc è ampiamente sostenibile e vanta, forse ormai vantava, ordinativi industriali in grado di rendere l'azienda sostenibile sin dal primo momento del ritorno alla normalità produttiva;

ancora una volta si assiste a un'Unione europea che non è madre, ma secondo l'interrogante « matrigna » nella misura in cui, negando, all'Italia l'autorizzazione a emettere una garanzia pubblica sul prestito bancario a favore di Acc per l'acquisto delle materie prime necessarie a produrre gli ordini già acquisiti, favorisce la filiale austriaca della giapponese Nidec,

già pronta a riempire il vuoto di mercato generato dalla bocciatura del progetto Italcomp;

inoltre, appare ampiamente condivisibile anche il senso di sgomento che traspare dalle dichiarazioni dell'assessore Chiorino, quando dichiara che il Governo, sollecitato da lungo tempo a dare una risposta, non ha mai proceduto a convocare ufficialmente un tavolo interministeriale per rendere note le proprie intenzioni;

occorre, quindi, fare chiarezza su una vicenda, a parere dell'interrogante, dai contorni grotteschi e paradossali, affinché 700 famiglie di lavoratori italiani residenti nelle regioni Veneto e Piemonte abbiano piena contezza delle interlocuzioni e delle attività svolte dal Ministro Giorgetti e dalla viceministro Todde nel cercare una soluzione di mercato alla vertenza Acc-Embraco —:

quali e quanti operatori e investitori industriali e finanziari siano stati interpellati dal Governo nella ricerca di una soluzione di mercato per la vertenza Acc-Embraco e quali siano le ragioni delle eventuali risposte negative dai suddetti operatori. (3-02394)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

L'Abb s.p.a. è una multinazionale svizzero-svedese (Asea Brown Boveri, nata dalla fusione della svedese Asea e la svizzera Brown Boveri), con sede legale a Zurigo, leader nel settore della tecnologia industriale e in particolare specializzata nell'elettrificazione, nella robotica, nell'automazione e nel *motion*;

tale importante realtà industriale, con oltre centomila dipendenti, opera in più di cento Paesi e in Italia vanta le proprie sedi su tutto il territorio nazionale;

nei mesi scorsi, l'azienda, dichiarando la crisi dell'insediamento produttivo di Marostica (VI), ha di fatto formalizzato la

decisione di cessare l'attività produttiva di tale sito con notevoli ricadute sul piano occupazionale per circa cento lavoratori;

recentemente, altre realtà imprenditoriali del territorio hanno manifestato un interesse concreto a rilevare l'azienda, riscontrando, tuttavia, da parte dei vertici della società, l'assoluta contrarietà a qualunque trattativa che potesse rilanciare l'attività del sito e, allo stesso tempo, scongiurare il licenziamento dei lavoratori;

stando a quanto riportato da numerose testate giornalistiche nazionali e locali, nonché dalle agitazioni delle ultime settimane, sembrerebbe che la società nutra la volontà di delocalizzare le produzioni del sito di Marostica in Bulgaria, mostrandosi peraltro indisponibile a partecipare ai tavoli di confronto convocati *ad hoc* dalle istituzioni e dalle rappresentanze sindacali;

a giudizio degli interroganti e considerato l'andamento del fatturato dell'azienda, la chiusura del sito di Marostica appare ad oggi ingiustificata e non suffragata da alcun motivo oggettivo —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di quanto esposto in premessa e se intendano convocare — con massima urgenza — un tavolo di crisi, al fine di avviare un confronto tra i vertici della Abb s.p.a., le istituzioni locali e le rappresentanze sindacali, e quali iniziative di competenza intendano assumere per scongiurare la chiusura dello stabilimento di Marostica, garantendo la continuità produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali del territorio.

(5-06386)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

il Parlamento, con legge n. 208 del 28 dicembre 2015, ha introdotto nel nostro ordinamento giuridico la « Società Benefit »;

con questo provvedimento, le società italiane di capitale hanno la possibilità di

poter perseguire in modo congiunto e integrato finalità di lucro e di beneficio sociale, certificando il valore che ogni soggetto economico è in grado di trasferire e condividere con il territorio e le comunità;

in un momento storico di forte transizione, di grande attenzione attorno ai temi di uno sviluppo sostenibile, in grado di tenere insieme sviluppo e crescita, con attenzione per l'ambiente, il clima e le finalità sociali, le società *benefit*, in questa fase, assumono quindi una forte valenza oltre all'impatto positivo che possono generare;

approvando nel 2015 questa legge il nostro Paese è stato il primo in Europa ad adottare nel proprio ordinamento le « *Benefit Corporation* ». Oggi sono quasi 1.000 le società italiane che hanno adottato uno statuto di società *Benefit* —:

quali siano, a cinque anni dall'entrata in vigore della legge, il suo stato d'attuazione, l'impatto generato sul sistema economico e produttivo, i ritorni di tipo sociale;

se non ritenga di adottare iniziative normative per procedere ad una revisione della legge n. 208 del 2015, prevedendo agevolazioni fiscali per le società *benefit* e premialità nel caso in cui le medesime società *benefit* partecipino a gare di appalto pubblico. (4-09772)

\* \* \*

#### TRANSIZIONE ECOLOGICA

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

FERRI. — *Al Ministro della transizione ecologica, al Ministro della cultura, al Ministro del turismo.* — Per sapere — premesso che:

nel dicembre 2017 la società Asa Spa — Azienda servizi ambientali in qualità di gestore del servizio idrico integrato — ha presentato alla regione Toscana il progetto « autonomia idrica Isola d'Elba » per la realizzazione di un dissalatore in località Piana di Mola (Capoliveri - Li) al fine di

risolvere l'annoso problema della carenza idrica del territorio elbano in particolare nel periodo estivo; il progetto prevede, fra l'altro, una condotta di scarico della salamoia derivante dal processo di potabilizzazione dell'acqua marina, nello specchio d'acqua antistante le suggestive e frequentate spiagge di Lido - Golfo Stella (Capoliveri - Li), impianto che sarebbe deputato alla produzione di 80 litri al secondo di acqua potabile;

l'esigenza di realizzare un dissalatore, per fronteggiare il problema della carenza idrica del predetto territorio, deriva dalla rappresentata vetustà della condotta sottomarina che attualmente adduce acqua dalla terraferma all'isola d'Elba e che fornisce al territorio insulare 160 litri di acqua potabile al secondo, integrando il fabbisogno idrico del territorio;

ai sensi del decreto dirigenziale n. 4515 del 12 aprile 2017 del decreto legislativo n. 152 del 2006 articoli 19 e 20 della legge regionale n. 10 del 2010 articolo 48 e del decreto dirigenziale n. 561 del 18 gennaio 2021, la regione Toscana ha escluso l'assoggettabilità del progetto a valutazione di impatto ambientale (V.i.a.), procedura amministrativa finalizzata ad individuare i possibili e gravi effetti negativi sull'ambiente e ciò nonostante la ferma e diffusa contrarietà della popolazione alla realizzazione dell'opera;

in effetti, il territorio in cui dovrebbe essere edificato l'impianto (Piana di Mola) è limitrofo all'area individuata come zona di protezione speciale identificata con il codice Natura 2000 IT5160102 (Elba Orientale) e lo specchio di mare (Golfo Stella), in cui dovrebbe scaricarsi l'ingente quantitativo di concentrato salino frutto del processo di potabilizzazione (si consideri che per ogni litro di acqua potabile verrebbe prodotto un litro e mezzo di salamoia contenente anche sostanze chimiche tossiche), per conformazione ed andamento delle correnti, è inadeguato all'efficace ricambio, con conseguente rischio di significativi danni alla flora e alla fauna protette presenti, come confermato anche da autorevoli studi condotti sul posto;

l'Autorità idrica Toscana ha commissionato all'Università di Siena uno studio denominato Bilancio idrico dell'isola d'Elba i cui risultati sono stati trasmessi nel 2019;

tale studio ha preso in esame dati disponibili dal 1956 al 2017 nelle conclusioni ha suggerito, fra l'altro, la costruzione di invasi non troppo grandi e conseguentemente numerosi se si vorranno raccogliere quei 7-10 milioni di metri cubi, necessari a mettere in sicurezza l'approvvigionamento idrico dell'isola;

i costi preventivati per l'impianto di dissalazione attualmente in programma comporterebbero una spesa fino a circa 20 milioni di euro ad opera completata a fronte di importanti e certi danni all'ecosistema terrestre e soprattutto marino dello specchio di mare interessato su cui si basano la ricchezza ambientale e l'attrattiva turistica del territorio preso in considerazione;

se, alla luce delle rilevanti problematiche richiamate ed in particolare dei gravi danni all'ambiente, alla salute e all'economia turistica dell'isola rivenienti dall'inquinamento acustico, atmosferico e marino connesso con la realizzazione del progetto di cui si tratta, non ritengano necessario adottare iniziative, per quanto di competenza e in raccordo con la regione Toscana per una penetrante ed approfondita considerazione della situazione e, in ogni caso, per individuare soluzioni alternative idonee a tutelare il territorio preso in considerazione, quali, fra tutte, la realizzazione di una nuova condotta idrica di collegamento tra la terraferma e l'isola d'Elba.

(5-06387)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

l'Unione europea ha recentemente varato la direttiva Sup (*Single use plastics*, plastiche usa e getta) che impone limitazioni all'uso di manufatti a uso singolo di plastica o contenenti parti di plastica;

la direttiva nasce con lo scopo di prevenire e ridurre l'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente, in particolare l'ambiente acquatico, e sulla salute umana, nonché promuovere la transizione verso un'economia circolare con modelli imprenditoriali, prodotti e materiali innovativi e sostenibili, contribuendo in tal modo al corretto funzionamento del mercato interno;

tra gli obiettivi della direttiva c'è quello di « promuovere approcci circolari, che privilegiano prodotti riutilizzabili, con l'obiettivo primario di ridurre la quantità di rifiuti prodotti ». Il contesto dell'economia circolare è uno dei punti cardine della strategia complessiva dell'Unione europea per la sostenibilità ambientale che intende eliminare (o ridurre significativamente) il consumo di plastica, ma anche limitare allo stretto indispensabile quello di prodotti non riutilizzabili;

nel 2019 la stessa sottosegretaria per la transizione ecologica Vannia Gava è stata protagonista di un'inchiesta di « *Fanpage.it* » per il mancato rispetto della normativa sulla trasparenza, non avendo adempiuto agli obblighi del decreto ministeriale n. 257 del 1° agosto 2018 che prevede la pubblicazione di tutte le persone in entrata e in uscita dalle stanze del Ministero: lobbisti, collaboratori, rappresentanti di aziende e gruppi di interessi;

l'interrogante non si è sorpreso dalla lettura di un'Ansa del 5 luglio 2021 in cui la Sottosegretaria Vannia Gava ha affermato che chiedere di anticipare l'entrata in vigore della direttiva europea contro la plastica monouso significherebbe « volere male » al sistema economico italiano;

a parere dell'interrogante rimanere all'interno delle politiche europee non significa voler male al nostro Paese e l'emergenza generata dall'invasione della plastica, delle microplastiche e dall'impatto dei prodotti usa e getta ha raggiunto un livello tale di allarme che, se si vuole salvare ecosistemi e salute, è indispensabile mettere in campo soluzioni alternative immediate e il recepimento della direttiva Sup va in questa direzione;

il nostro Paese non può in nessun modo « osteggiare », come traspare dalle parole utilizzate dalla Sottosegretaria Vannia Gava, il recepimento di una direttiva che permetterebbe all'Italia di proseguire e intensificare gli sforzi fatti in questi anni verso il « *plastic free* » ed è compito del Governo sostenere la riconversione delle imprese del settore verso produzioni eco-compatibili;

la direttiva in questione, a parere dell'interrogante, non danneggia il tessuto economico italiano, se adeguatamente sostenuto, ma rappresenta un decisivo e ulteriore passaggio per compiere la transizione ecologica;

anche il Ministro interrogato ha espresso perplessità sulla direttiva Sup definendola un provvedimento « poco chiaro » e incoerente —:

se non intenda chiarire se le dichiarazioni della Sottosegretaria Vannia Gava, la quale ha affermato che chiedere di anticipare l'entrata in vigore della direttiva europea contro la plastica monouso significherebbe « volere male » al sistema economico italiano, rappresentino gli orientamenti del Ministero e, in caso contrario, quali opportune e conseguenti iniziative intenda assumere per distinguere gli indirizzi del dicastero in materia da atteggiamenti che appaiono « osteggiare » il recepimento della direttiva Sup;

quali iniziative intenda assumere per giungere in tempi rapidi all'attuazione dei contenuti della direttiva Sup prevedendo al contempo adeguati sostegni alla riconversione delle imprese, affinché siano in grado di ottemperare a quanto previsto dalla direttiva relativa all'uso di manufatti a uso singolo di plastica o contenenti parti di plastica, senza che si determinino conseguenze negative per l'occupazione.

(4-09786)

COLUCCI, LUPI e TONDO. — *Al Ministro della transizione ecologica, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

il Piano integrato per l'energia e il clima è stato inviato alla Commissione eu-

ropea e a novembre 2019 è stato illustrato dal Ministro *pro tempore* Patuanelli presso la commissione attività produttive della Camera; successivamente, è stato inoltre oggetto di un confronto proficuo con le regioni e gli enti locali;

la crisi climatica è sempre più grave ed evidente. La gente comune, non più solo gli studiosi e gli scienziati, ogni giorno si confrontano con fenomeni anomali e spesso addirittura devastanti. Lo stesso sistema produttivo ed economico deve fare i conti con un ambiente e un clima che cambiano velocemente;

ancora recentemente i principali attori e studiosi hanno evidenziato come il Piano, pur contenendo qualche spunto interessante, rimane nel suo impianto generale insufficiente e lacunoso per centrare gli obiettivi utili a rispondere « all'ultima chiamata »;

la stessa Commissione europea, ricevuto il piano, ha espresso forti perplessità e mosse numerose osservazioni. Con ciò, rendendolo obsoleto, ancor prima dell'entrata in vigore;

gli interroganti, in occasione del dibattito alla Camera, sottolinearono come questo documento fosse pieno di annunci e promesse;

a livello europeo (Commissione e Parlamento europeo) si sono stabiliti i nuovi obiettivi climatici per giungere alla neutralità climatica nel 2050;

gli interroganti manifestano pieno e solidale sostegno all'impostazione data dal nuovo Ministero della transizione ecologica, sia in termini di riorganizzazione, sia nell'approccio ai temi da affrontare e alle soluzioni da adottare con riferimento al suddetto piano, ma al tempo stesso rilevano l'esigenza di un pieno e adeguato confronto con il Parlamento su questi temi —:

se si stia procedendo ad una revisione del Piano integrato per l'energia e il clima, alla luce di quanto stabilito a livello europeo come evidenziato in premessa;

se il Governo, non ritenga necessario svolgere un ampio e trasparente confronto con il Parlamento sulla revisione del Piano integrato per l'energia e il clima.

(4-09787)

\* \* \*

## UNIVERSITÀ E RICERCA

*Interrogazione a risposta scritta:*

VIETINA. — *Al Ministro dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

da molti anni, diverse istituzioni del settore dell'alta formazione artistica musicale e coreutica, di cui all'articolo 5, comma 1, punto II, del contratto collettivo nazionale quadro 2016-2018 del 13 luglio 2016, sono in sofferenza amministrativa per l'assenza della figura del direttore amministrativo, figura apicale dell'amministrazione, appartenente all'area EP2 del Ccnl di comparto;

tale vuoto amministrativo in organico è stato negli anni colmato con l'istituto della cosiddetta reggenza da parte di direttori amministrativi di altre istituzioni, oppure con l'attribuzione di funzioni superiori ai direttori di ragioneria (EP1), profilo professionale immediatamente precedente nella scala delle qualifiche dell'area di riferimento — EP;

il 15 ottobre 2020 il Ministero ha adottato una nota con la quale, nelle more dell'entrata in vigore del nuovo sistema di reclutamento, autorizzava le istituzioni in cui risultava vacante il posto di direttore amministrativo — Area EP2 a predisporre bandi per il conferimento di incarichi a tempo determinato. La norma di riferimento è l'articolo 19, comma 3-bis, del decreto-legge n. 104 del 2013 (convertito dalla legge n. 128 del 2013) già utilizzata per l'Area EP1;

tale comma prevede che il personale che abbia superato un concorso pubblico per l'accesso all'area « Elevata professionalità » possa essere assunto con contratto a

tempo indeterminato al maturare di tre anni di servizio a tempo determinato;

il provvedimento in questione, nel proporre una soluzione per istituzioni mancati della figura professionale di direttore amministrativo, ha completamente ignorato la situazione dei funzionari EP1, già di ruolo con contratto a tempo indeterminato, facenti funzioni EP2, in quanto non valorizza l'esperienza maturata, ma permette esclusivamente, laddove vi fosse la volontà degli stessi funzionari, di rimettersi in gioco in concorsi che, per loro natura, sono indirizzati all'accertamento di quelle che sono le competenze accademiche e non ovviamente del lavoro effettivamente in grado di svolgere sul campo;

è opportuno segnalare che nel settore scuola, per gli assistenti amministrativi facenti funzione di Dsga, è stata istituita apposita procedura riservata; pertanto, si potrebbe mutuare un'esperienza simile;

del resto, sarebbe anche ipotizzabile una procedura simile a quella prevista per i docenti di seconda fascia; si fa riferimento a tal proposito alla legge di bilancio 2021 (legge 30 dicembre 2020, n. 178, articolo 1, comma 893) ed al decreto del Ministero dell'università e della ricerca n. 565 del 29 aprile 2021 di indizione delle procedure riservate per titoli ai docenti appartenenti alla seconda fascia per il passaggio a docenti di prima fascia —:

se e quando il Governo intenda adottare iniziative per consentire ai direttori di ragioneria di transitare dall'area EP1 all'area EPI 2 attraverso una graduatoria per titoli riferiti al servizio prestato in qualità di facenti funzioni, atteso che si tratta di professionisti che hanno già conseguito la laurea e sono vincitori della selezione pubblica per i profili di direttore di ragioneria.

(4-09775)

#### **Apposizione di una firma ad una interrogazione.**

L'interrogazione a risposta scritta Carretta e altri n. 4-09746, pubblicata nell'al-

legato B ai resoconti della seduta del 7 luglio 2021, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Ciaburro.

#### **Pubblicazione di un testo riformulato.**

Si pubblica il testo riformulato della risoluzione in Commissione Rospì n. 7-00692, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 533 del 30 giugno 2021.

La IX Commissione,

premessi che:

le reti Trans-europee di trasporto (in acronimo Ten-T, dall'inglese *Trans European Network-Transport*) rientrano nelle reti europee dei settori delle infrastrutture e dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (TENs), previste dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 170) e mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare le regioni centrali dell'Unione europea, prive di sbocchi al mare, con le regioni periferiche e quelle insulari;

le reti Ten-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Al loro interno viene individuata la *Core Network* (rete centrale) che è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni;

oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto ed eliminando i colli di bottiglia esistenti;

la rete centrale è articolata in 9 corridoi principali, di cui 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali;

quattro dei nove corridoi Ten-T interessano l'Italia e sono: Baltico-Adriatico; Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Reno-Alpi. Questi comprendono 9 nodi urbani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo), 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera), 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guastice (Livorno), Padova, Verona;

il corridoio Baltico-Adriatico, nello specifico, attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale. Il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;

il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino, costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi e toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača;

il corridoio scandinavo-mediterraneo (Helsinki-La Valletta) attraversa il Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. I progetti più importanti sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio attraversa l'Italia dal

confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;

il corridoio Reno-Alpi (Rotterdam-Genova) attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerato di Milano. I principali progetti del corridoio sono le gallerie di base del Gottardo e del Sempione. Il tratto italiano del corridoio comprende i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il « terzo valico alpino dei Giovi » della linea AV/AC Milano-Genova, oltre a una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo situato interamente in territorio svizzero;

secondo le stime elaborate della Commissione europea, per il periodo 2010-2030, sono necessari 1.500 miliardi di euro di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima inoltre che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei soli corridoi della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di 700 miliardi di euro per circa 2.500 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto sia nei territori, sia attraverso le frontiere degli Stati membri stessi (progetti transfrontalieri);

ai fondi già stanziati direttamente dall'Unione europea per gli investimenti infrastrutturali, in questi anni, per le regioni del sud Italia quali Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, sono stati previsti ulteriori risorse derivanti dal Programma operativo nazionale (Pon) infrastrutture e reti 2014-2020, dai finanziamenti del Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) e dal Fondo di rotazione nazionale, con lo scopo di investire in 3 settori strategici: infrastrutture ferroviarie, infrastrutture portuali e sistemi di trasporto intelligenti, con la finalità di sostenere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella Ten-T;

il rilancio del Mezzogiorno deve passare anche attraverso l'attuazione di un



concreto e organico piano infrastrutturale e della logistica che preveda, oltre al completamento delle reti Ten-T e dei corridoi trans-europei esistenti, anche la realizzazione di ulteriori reti Ten-T, che possano implementare lo sviluppo dell'area mediterranea e accelerare la ripartenza economica post-pandemica;

Rete ferroviaria italiana ha previsto, nel contratto di programma con lo Stato, un piano di investimento per circa 40 miliardi di euro al fine di sviluppare e ammodernare la rete nelle regioni del sud Italia in modo da innalzare la capacità e le prestazioni delle infrastrutture ferroviarie del Mezzogiorno e migliorarne la connettività con l'intero Paese e l'Europa;

sulla direttrice adriatica sono già previsti alcuni interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, prioritariamente sulle tratte Bologna-Ancona, Pescara-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Lecce. Oltre agli interventi di velocizzazione, sono programmati anche gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Lesina (in corso le attività negoziali per la realizzazione del raddoppio della sub tratta Ripalta-Lesina; in corso l'iter autorizzativo per la tratta Termoli-Ripalta) e l'*upgrading* prestazionale merci per il transito di container *high-cubes* e autostrada viaggiante, con interventi più significativi sulle gallerie del tratto tra Pescara e Ortona (interventi in fase di realizzazione);

oltre agli interventi infrastrutturali della dorsale adriatica, sono previsti o in fase di progettazione ulteriori interventi per il rilancio infrastrutturale e della logistica del Mezzogiorno, tra i quali il potenziamento della rete ferroviaria dell'Alta Velocità tra Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Palermo-Catania e Cagliari-Sassari-Olbia. Inoltre, sono previsti nuovi collegamenti tra Battipaglia-Potenza-Metaponto e il potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria, tutti inseriti tra le priorità per il potenziamento della rete ferroviaria;

è importante rilevare che la realizzazione di un nuovo collegamento Ten-T

Ancona-Foggia-Lecce, avrebbe come obiettivo quello di completare il collegamento ad alta velocità tra Ancona e Lecce, utile per rilanciare il sud Italia e consentire lo sviluppo del porto di Taranto e dei porti dell'Adriatico, garantendo un collegamento più rapido e diretto tra l'Europa e il Mediterraneo;

è altresì da considerare che la linea ferroviaria Napoli-Bari è un asse strategico per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel sud Italia, con tempi di percorrenza quasi dimezzati tra Napoli e Bari, collegate in sole due ore, e che permetterà di avvicinare Nord e Sud, con la previsione di un viaggio da Milano a Bari in sei ore;

a quanto già previsto per la rete ferroviaria, si aggiungono gli interventi volti alla manutenzione, all'aumento della capacità e della sostenibilità ambientale per i porti del sud Italia, dai quali transita il 46 per cento dei traffici totali;

a oggi risulta quindi fondamentale portare a termine il lavoro di modernizzazione della rete ferroviaria soprattutto nel sud Italia e il completamento dei corridoi trans-europei, inoltre, si rende necessario aggiornare alcune tratte già previste nelle reti Ten-T al fine di collegare in maniera più veloce l'Europa centrale con i porti del sud Italia;

a partire dal 2009 è stato avviato dalla Commissione europea un ampio processo di revisione della rete Ten-T che ha condotto all'attuale configurazione della rete, con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa;

la revisione ha portato a un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, attraverso l'emanazione di due nuovi regolamenti: regolamento (UE) n. 1315/2013 e regolamento (UE) n. 1316/2013;

i nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei tra-

sporti prospettano la creazione di una rete Ten-T articolata in due livelli: una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'Unione europea e l'accessibilità a tutte le regioni e una rete centrale a livello dell'Unione europea (da realizzarsi entro il 2030) basata su un « approccio per corridoi »;

il regolamento (UE) n. 1315/2013, che definisce una serie di orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (Ten-T), disciplinando la politica dell'Unione europea in materia di infrastrutture logistiche, è nuovamente soggetto a revisione;

appare inoltre importante accelerare gli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (Ti.Bre) che potrà consentire la piena integrazione modale, con specifico riferimento al trasporto delle merci rappresentando un ulteriore strumento di adduzione razionale di traffico merci in connessione con l'esigenza di potenziamento del trasporto merci attraverso i valichi alpini e in particolare verso il Brennero. Il Ti.Bre. rappresenta, infatti, un importante collegamento interregionale facente parte del corridoio tirrenico della rete europea Ten-T connettendo 5 regioni: Liguria e Toscana come terminali portuali del corridoio tirrenico, Emilia-Romagna (interporto di Parma), Lombardia e Veneto,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative volte a prevedere, in sede di revisione europea del regolamento (UE) 1315/2013, la possibilità di completare il corridoio Adriatico della rete Ten-T, attraverso lo sviluppo infrastrutturale della dorsale adriatica, che oggi si interrompe ad Ancona e riprende a Foggia, nella direttrice Napoli-Bari;

ad adottare iniziative per accelerare i lavori di realizzazione del tratto tirrenico del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, da Salerno a Palermo, passando per Catanzaro, Reggio Calabria e Messina, e ad avviare le opportune iniziative volte alla realizzazione, nel rispetto della tutela del-

l'ambiente, di un collegamento rapido tra la Calabria e la Sicilia, anche attraverso la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, al fine di completare il corridoio Helsinki-La Valletta, che taglia l'Europa da nord a sud;

ad adottare iniziative per prevedere l'accelerazione dei lavori dell'alta velocità/alta capacità Napoli-Bari, rientrante nel corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo, che collega il nord Europa con il sud Italia;

ad adottare iniziative per prevedere il potenziamento dell'alta velocità/alta capacità della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, già inserita quale intervento infrastrutturale nell'accordo di programma tra Rfi e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e fondamentale per il collegamento tra la costa ionica e la dorsale tirrenica rientrante nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti Ten-T;

ad adottare iniziative per prevedere la possibilità di potenziare la linea ferroviaria Roma-Torino, corridoio tirrenico, portando l'alta velocità/alta capacità nel tratto ferroviario in questione, con passaggio da Grosseto, in modo da congiungere il corridoio Scandinavo-Mediterraneo con il corridoio Mediterraneo;

ad avviare le opportune iniziative volte allo sviluppo, nel rispetto dell'ambiente, della retroportualità dei porti di Gioia Tauro, Taranto, Brindisi e Bari, al fine di realizzare la piattaforma logistica del Sud Europa, nel Sud Italia, con lo scopo di intercettare la gran parte delle merci che transitano nel Mediterraneo, soprattutto provenienti dal canale di Suez, posto che in questo modo, l'Italia intera potrebbe lavorare come la più grande piattaforma logistica del sud Europa di import/export, grazie alla capacità dei porti del Nord, *in primis* Genova e Trieste e quelli del sud, *in primis* Taranto e Gioia Tauro;

ad adottare iniziative per prevedere l'implementazione del collegamento tra la città di Venezia e l'aeroporto Mestre-Venezia al fine di migliorare e velocizzare i

collegamenti infrastrutturali e nel contempo ottimizzare i collegamenti soprattutto ferroviari con Trieste e la sua realtà complessa portuale;

ad avviare le opportune iniziative al fine di migliorare il collegamento tra la città e il porto di Genova e il porto di Rotterdam, già inserito nel corridoio Ten-T Reno-Alpi, anche attraverso il rifacimento della galleria del Sempione;

ad assumere le necessarie iniziative per l'accelerazione degli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, nel quadro del complesso di inter-

venti volti a potenziare le infrastrutture ferroviarie sull'asse trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste e in coerenza con le nuove connessioni ferroviarie verso il Brennero.

(7-00692) « Rospi, Pettarin, De Girolamo ».

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

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Pizzetti n. 5-06364 del 6 luglio 2021.

*Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S. p. A.*



\*18ALB0150400\*