

615.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Ficara	5-07275 23628
<i>Risoluzioni in Commissione:</i>		<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>	
XII e XIII Commissione:		Zolezzi	5-07269 23629
Ciaburro	7-00769 23617	Morani	5-07270 23630
IV Commissione:		Interno.	
Perego Di Cremona	7-00770 23618	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
IX Commissione:		Cavandoli	4-10949 23631
Ficara	7-00771 23620	D'Attis	4-10950 23632
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		Fiorini	4-10957 23632
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Lavoro e politiche sociali.	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Calabria	4-10951 23623	Testamento	4-10948 23633
Buompane	4-10956 23624	Pubblica amministrazione.	
Economia e finanze.		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Sarli	4-10954 23634
Sani	5-07276 23625	Salute.	
Infrastrutture e mobilità sostenibili.		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>		Businarolo	5-07277 23635
IX Commissione:		Sud e coesione territoriale.	
Baldelli	5-07271 23626	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Gariglio	5-07272 23626	Delmastro Delle Vedove	4-10952 23636
Rotelli	5-07273 23627		
Maccanti	5-07274 23628		

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

	PAG.		PAG.
Sviluppo economico.		Apposizione di firme ad una mozione	23640
<i>Interpellanza:</i>		Apposizione di firme a risoluzioni	23640
Vallascas	2-01393 23637	Apposizione di una firma ad una interrogazione	23640
Transizione ecologica.		Pubblicazione di un testo ulteriormente riformulato	23640
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Mozione:</i>	
Conte	4-10955 23638	Lollobrigida	1-00466 23641
Università e ricerca.		Ritiro di documenti del sindacato ispettivo .	23644
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>			
Orfini	4-10953 23639		

ATTI DI INDIRIZZO*Risoluzioni in Commissione:*

Le Commissioni XII e XIII,

premesso che:

in data 9 dicembre 2021 la Commissione speciale sulla lotta contro il cancro (Commissione Beca) del Parlamento europeo, istituita nel febbraio 2021 con mandato fino al 23 dicembre 2021 per redigere un rapporto che si presti a linea guida per un piano d'azione europeo contro i tumori, ha votato lo schema definitivo del proprio *report* integrato di relative proposte emendative;

il *dossier* definitivo, risultante dalla votazione del Beca, sarà calendarizzato all'attenzione dell'Assemblea plenaria del Parlamento europeo tra il mese di gennaio ed il mese di febbraio 2022;

l'articolato della relazione oggetto del voto finale del Beca indica la raccomandazione di integrare l'etichettatura delle bevande alcoliche con chiara indicazione delle controindicazioni per la salute, come già in atto per le sigarette e gli altri prodotti a base di tabacco, nonché di incrementare le accise sulle bevande alcoliche;

tra le altre raccomandazioni, il *report* richiede l'adozione di un sistema di etichettatura alimentare armonizzato a livello europeo basato su solide evidenze scientifiche;

il testo antecedente le modifiche di cui alla votazione del 9 dicembre 2021 poneva puntuale riferimento al sistema di etichettatura « Nutri-score » utilizzato dal Governo francese;

tra le altre, la risoluzione adottata dalla Commissione Beca raccomanda anche il divieto di sponsorizzare alcolici nell'ambito di manifestazioni sportive ed una generica prescrizione di non pubblicizzare le bevande alcoliche;

infine, il testo prevede l'adozione di *standard* e linee guida dell'Organizzazione

mondiale della sanità le quali, senza alcuna valutazione di tipo qualitativo, non prevedono la distinzione tra consumo « responsabile » e « dannoso » di bevande alcoliche, ma la generica assenza di un livello sicuro di consumo di alcool;

l'equiparazione del vino al tabacco, anche in relazione alle etichettature e controindicazioni per la salute, è un tema emerso già contestualmente alla pubblicazione del Piano europeo di lotta contro il cancro del 3 febbraio 2021;

ai sensi dell'articolo 288 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue), sia il *report* che la citata strategia non sono atti normativi dell'Unione e dunque non hanno potere vincolante nei confronti degli Stati membri, ma costituiscono in ogni caso atti a forte carattere di indirizzo politico, potenzialmente in grado di influenzare il mandato e l'agire della Commissione europea;

qualora tali raccomandazioni venissero confermate dal Parlamento europeo, conferirebbero alla Commissione europea mandato politico per poter elaborare normative che integrino le prescrizioni sin qui delineate, con evidenti ripercussioni per un comparto di eccellenza come quello vitivinicolo;

un'applicazione pedissequa della risoluzione votata dalla Commissione Beca, infatti, significherebbe la fine di eventi come le maratone nelle terre del vino, o anche solo l'utilizzo promozionale di bottiglie di bollicine stappate in diretta televisiva nel corso di grandi eventi di portata nazionale, ma anche una tassazione più forte sulle bevande alcoliche, una potenziale riduzione degli aiuti economici forniti al settore ed una persistente avvertenza sanitaria sui prodotti alcolici tale da allarmare i consumatori, al netto delle eccellenze e degli indubbi benefici apportati dal buon vino italiano;

secondo le prime rilevazioni effettuate dalle associazioni di categoria, un italiano su quattro smetterebbe di bere qualora le bevande alcoliche venissero trattate alla stregua delle sigarette; tale orien-

tamento sarebbe inoltre fortemente incoerente con il sostegno che sia a livello comunitario che nella medesima risoluzione è stato accordato alla dieta mediterranea la quale, notoriamente, prevede anche l'abbinamento di un bicchiere di vino ai pasti;

è peraltro indiscutibile l'impegno, anche economico, messo in atto dalle aziende del settore nella promozione di consumi alcolici responsabili;

nell'anno 2021 il vino *made in Italy* ha conquistato il primato europeo per esportazioni e produzione, con oltre un milione e mezzo di addetti, un fatturato di 12 miliardi di euro ed un valore di esportazioni pari a 7 miliardi di euro, in continua e costante crescita sugli anni precedenti;

la criminalizzazione generica del vino come bevanda in grado di innescare danni per la salute pubblica e malattie come il cancro, considerate le innumerevoli evidenze scientifiche che attestano come gli antiossidanti assunti a seguito di un consumo responsabile di vino possano rinforzare le risposte del corpo umano;

le valutazioni sottese all'elaborazione di documenti di indirizzo quali quelli di cui alla presente premessa sono spesso basate sull'assunto che il consumo di alcool, a livello europeo, sia assimilabile alle abitudini di consumo tipiche del nord Europa e dei Paesi dell'est Europa, basate prevalentemente sul consumo di liquori e bevande ad elevata gradazione alcolica,

impegna il Governo:

a operare in tutti i tavoli europei di competenza per scongiurare divieti e sanzioni da parte della normativa comunitaria ai danni delle bevande alcoliche, con particolare riferimento a vino, birra e alcolici di produzione nazionale, italiana;

ad adottare iniziative per garantire, per quanto di competenza, la non applicazione di sistemi di etichettatura tali da bollare gli alcolici di produzione nazionale quali « pericolosi per la salute », sulla falsariga di quanto richiesto dalla risoluzione di cui in premessa e sulla scorta di quanto

già in vigore per i prodotti a base di tabacco;

a promuovere la bontà ed il ruolo del vino nella dieta mediterranea, richiedendo la redazione di uno studio scientifico che attesti in modo inequivocabile gli effetti positivi di un consumo responsabile di vino e birra per la salute;

a scongiurare che l'applicazione delle strategie e dei documenti di indirizzo politici di cui in premessa possa comportare l'applicazione di meccanismi di etichettatura alimentare assimilabili o equivalenti al sistema « Nutri-score »;

a farsi portavoce, anche con gli altri Paesi mediterranei produttori di vino, della necessità di mantenere la distinzione tra consumo « responsabile » e « dannoso » di bevande alcoliche, scongiurando la omologazione applicata dalla risoluzione di cui in premessa;

a garantire in ogni caso la tenuta del comparto vitivinicolo e delle produzioni alcoliche nazionali, nonché l'integrità di manifestazioni sportive ed altri eventi di portata nazionale basati, anche per tradizione ed appartenenza geografica, sulla sponsorizzazione e pubblicizzazione di bevande alcoliche;

ad adottare iniziative per evitare l'incremento delle accise sulle bevande alcoliche in conseguenza all'applicazione delle raccomandazioni di cui ai documenti di indirizzo citati in premessa.

(7-00769) « Ciaburro, Gemmato, Caretta ».

La IV Commissione,

premessi che:

le missioni militari internazionali vedono l'Italia protagonista dai tempi della prima missione in Libano 40 anni fa. In questi decenni, migliaia di donne e uomini sono stati dispiegati nei teatri più complessi della Terra, tanti hanno perso la vita o hanno riportato segni indelebili nel corpo e nella mente. A questi si affiancano tutti i militari che ogni giorno entro i confini

nazionali servono il Paese con onore e dignità;

il veterano è colui che ha partecipato direttamente, per un lungo periodo di tempo, a un conflitto armato o un soggetto che ha rischiato la propria vita per il proprio Paese, impegnato nei teatri nazionali, ma anche negli scenari internazionali. Ancora oggi, nell'immaginario comune, il veterano è considerato colui che ha partecipato alle due Grandi Guerre o chi ha riportato traumi invalidanti nell'esercizio della professione, dimenticando le decine di migliaia di professionisti che hanno servito e protetto il Paese negli ultimi sessant'anni;

diversi Paesi Nato riconoscono la posizione di veterano a chiunque abbia prestato servizio nei comparti sicurezza, difesa e soccorso e gli appartenenti alla categoria ricevono, se necessario, assistenza medica e supporto volto a facilitarne il reimpiego; si tratta di strumenti di sostegno e aiuto che offrono loro la possibilità di avere una seconda *chance* nella vita civile e che rappresentano un atto considerato doveroso nei confronti di chi ha indossato una divisa e si sia esposto per il bene del proprio Paese;

negli Stati Uniti esiste la piattaforma *Hiring Our Heroes* che facilita il collegamento tra il mondo delle Forze armate e le aziende, che ne guadagnano, le prime, in termini di ricambio continuo di personale militare e di pubblica sicurezza e le seconde in termini di visibilità e tassazioni ridotte; si tratta di quella capacità tipicamente statunitense di creare una contaminazione positiva tra la Difesa e il mondo del lavoro;

nell'opinione pubblica e nelle istituzioni non è ancora sufficientemente diffusa la consapevolezza del valore della figura del veterano, né vi è un suo riconoscimento formale da parte delle istituzioni. Manca, infatti, una qualifica di veterano da attribuire agli insigniti di ricompense al valor militare, di cui all'articolo 1411 del codice dell'ordinamento militare (decreto legislativo n. 66 del 2010, Codice dell'ordinamento militare), agli insigniti di ricom-

pense al valore e al merito dell'Esercito, della Marina militare, dell'Aeronautica militare e dell'Arma dei carabinieri, di cui all'articolo 1444 del Codice dell'ordinamento militare, ai militari vittime del terrorismo, di cui alla legge n. 206 del 2004, ai militari riconosciuti vittime del dovere di cui all'articolo 1, commi 563 e 564, della legge n. 266 del 2005, a coloro che hanno prestato servizio nelle Forze speciali e nelle Forze per le operazioni speciali per almeno cinque anni, a coloro che hanno prestato servizio nelle Forze armate per almeno dieci anni e che sono stati impiegati nelle missioni internazionali (legge n. 145 del 2016), per almeno diciotto mesi, purché non abbiano avuto provvedimenti disciplinari di stato ai sensi dell'articolo 1357 del Codice dell'ordinamento militare. Tale riconoscimento contribuirebbe a superare quel *gap* culturale rispetto al ruolo che svolgono le donne e gli uomini delle nostre Forze armate;

il Centro Veterani della Difesa (Cvd), creato nell'ambito del dipartimento scientifico del Policlinico militare del Celio in Roma, è stato inaugurato il 20 settembre 2018 per assicurare supporto e assistenza al personale veterano della Difesa e costituisce unico punto di riferimento per l'accoglienza e l'assistenza del personale che, «nell'adempimento del dovere nei più diversi contesti addestrativi ed operativi, abbia subito traumi fisici o psichici». Missione del centro è quella di garantire efficaci modalità di assistenza ai veterani e ai loro familiari, assicurando concrete politiche d'intervento indirizzate al coordinamento assistenziale, alla riabilitazione clinica e alla ricerca scientifico/tecnologica;

il Cvd rappresenta sicuramente un'eccellenza italiana dove professionalità altamente qualificate e motivate assistono chi è stato vittima di incidenti in servizio riportando traumi sia fisici che psichici, fornendo loro la miglior assistenza possibile e un supporto psicologico esteso anche alle loro famiglie e favorendo il loro reinserimento nel mondo del lavoro, affinché possano continuare a sentirsi parte attiva e integrante della società;

accanto al supporto fornito dal Cvd e a quanto offerto dal Servizio sanitario nazionale, occorre prevedere il diritto dei veterani a un'assistenza gratuita di tipo medico-psicologico riabilitativo a cura del Servizio sanitario nazionale, in particolare per i veterani colpiti da Ptsd, il *Post traumatic stress disorder*, nonché l'esenzione dalla partecipazione al costo per le prestazioni comprese nei livelli essenziali di assistenza;

riconoscere il giusto valore ai veterani significa anche favorire l'accesso al mondo del lavoro al termine del servizio di personale che risulta sempre più formato, istruito e selezionato e che rappresenta un potenziale valore aggiunto per l'intera comunità. Nella gran parte dei casi le aziende ignorano il potenziale dei veterani che hanno già dimostrato sul campo di possedere doti di *leader* affidabili, in grado di prendere complesse decisioni sotto *stress* e di lavorare in squadra,

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a valorizzare la figura del veterano, introducendo la qualifica di veterano da riconoscere agli insigniti di ricompense al valor militare, ai militari vittime del terrorismo o vittime del dovere, a coloro che hanno prestato servizio nelle Forze speciali e nelle Forze per le operazioni speciali per almeno cinque anni, nonché a coloro che hanno prestato servizio nelle Forze armate per almeno dieci anni e che sono stati impiegati nelle missioni internazionali e valutando la possibilità di istituire l'Ordine al merito dei veterani, un riconoscimento verso quei soggetti che hanno onorato e onorano il nostro Paese;

ad adottare iniziative per introdurre specifici strumenti volti ad accompagnare la transizione dei veterani che, al termine del loro servizio alla nazione, rientrano nella vita civile e nel mondo del lavoro, favorendo l'incontro con le imprese, da un lato, valorizzando la notevole esperienza acquisita direttamente sul campo dai vete-

rani anche attraverso percorsi di riqualificazione e aggiornamento delle competenze, e, dall'altro, prevedendo adeguati incentivi fiscali, come sgravi contributivi volti a incoraggiare le imprese ad assumere tali soggetti che, proprio grazie alle loro competenze, possono senz'altro contribuire alla crescita del sistema Paese;

a verificare la possibilità di adottare iniziative volte a potenziare ed ampliare l'assistenza medico-psicologica riabilitativa offerta ai veterani, prevedendo adeguate e ulteriori forme di esenzione dalla partecipazione alla relativa spesa sanitaria e farmaceutica;

ad adottare iniziative volte ad incrementare gli stanziamenti al Centro Veterani Difesa affinché possa implementare l'offerta di servizi in termini di cure mediche, supporto psicologico e inserimento sociale, con particolare attenzione per quei veterani colpiti dai sintomi della cosiddetta « malattia invisibile » « Ptsd » (disordine da *stress* post-traumatico).

(7-00770) « Perego Di Cremnago, Maria Tripodi ».

La IX Commissione,

premessi che:

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

l'80 per cento delle merci mondiali ed il 50 per cento dei passeggeri viaggiano attualmente per mare;

in questo contesto, l'Italia permane il Paese dell'Unione europea *leader* nel trasporto marittimo a corto raggio nel Mediterraneo con 216 milioni di tonnellate di merci ed una quota di mercato pari al 36 per cento. Il nostro Paese è primo al mondo per flotta Ro-Ro (*Roll on-Roll off*, trasporto autoveicoli e automezzi gommati) con oltre 5 milioni di tonnellate di stazza lorda. L'Italia supera nel 2016 Germania e

Francia negli scambi via mare con i Paesi Mena (*Middle East and North Africa*);

il settore marittimo e quello portuale sono stati oggetto di numerosi interventi sia nel corso della scorsa legislatura, sia in quella attualmente in corso. I principali interventi riguardano il recepimento di direttive europee in materia di sicurezza della navigazione, di modifica delle norme sulla nautica da diporto e su alcune tipologie di patenti nautiche, sul sostegno al settore marittimo in relazione all'emergenza Covid-19, le ulteriori misure di semplificazione per le Zone economiche speciali e per le zone logistiche semplificate, nonché il completamento delle Autorità di sistema portuale. Numerosi interventi sono stati inoltre diretti a semplificare le procedure per la pianificazione degli interventi e degli investimenti nelle aree portuali. Da ultimo l'imminente disegno di legge in materia di concorrenza che interesserà anche le concessioni portuali;

i costi di spedizione per i *container* sono decuplicati nel 2021, aumentando del 400 per cento per la rotta Shanghai-Genova, 600 per cento per Shanghai-Rotterdam o addirittura 1.000 per cento per collegare la Cina alla Spagna. Nonostante diversi fattori siano alla base dell'aumento dei prezzi (colli di bottiglia, aumento della domanda e congestione dei porti), la concentrazione del mercato svolge un ruolo considerevole. Infatti, i dieci principali spedizionieri controllano circa il 90 per cento delle 5.000 navi portacontainer d'altura in servizio;

queste società sono autorizzate a raggrupparsi in tre principali alleanze marittime e, in deroga alla normativa *antitrust* dell'Unione europea, la Commissione ha prorogato loro l'autorizzazione ad operare in tale modalità fino al 25 aprile 2024 attraverso la proroga del regolamento cosiddetto *Consortia Block Exemption* (Cber);

secondo la Commissione, i raggruppamenti possono consentire l'ottimizzazione della capacità di trasporto, ma creano anche un forte vantaggio di posizione di mercato per le società che possono es-

sere qualificate come un cartello e l'aumento dei prezzi ha un impatto negativo sulla produzione e sulle esportazioni dagli Stati membri dell'Unione europea;

secondo un *dossier* messo a punto da Fedespediti, il cartello creatosi sarebbe attualmente anti economico e le agevolazioni accordate in passato, non avrebbero più motivo di esistere;

in tale contesto la società danese Dvs, terzo spedizioniere a livello globale, sta ultimando la preparazione di ulteriori nuovi treni blocco (convoglio di 41 *container* da 40 piedi l'uno) sulla tratta Milano-Jiaozhou (regione della Cina), ritenendo che, ad oggi, il treno possa rappresentare una alternativa valida in termini di costi e di certezza dei tempi;

nello scenario attuale di « regionalizzazione della globalizzazione », il Mediterraneo, da mare di transito, sta diventando mare di concorrenza e l'Italia è nel centro geografico di queste dinamiche;

nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, è presente una sezione dedicata al comparto mare e, in particolare, con riferimento alla missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), componente 3.2 (Intermodalità e logistica integrata), linea progettuale 1 (Progetto integrato Porti d'Italia), in merito ai progetti di sostenibilità ambientale, efficientamento energetico e riduzione delle emissioni nei porti, in particolar modo in riferimento alla positiva previsione dell'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), la IX Commissione, al fine di rispondere alle sfide precedentemente enunciate, ha osservato che fosse necessario, tra le altre cose:

prevedere il rifinanziamento a lungo termine degli incentivi ai trasporti combinati via mare (marebonus) e via ferroviaria (ferrobonus), in particolare incentivando l'utilizzo intermodale della risorsa mare, rendendo strutturale lo strumento del « Marebonus » ed eventualmente andando a rivedere il meccanismo di erogazione del contributo per meglio rispondere alle esigenze degli attori in campo;

accelerare la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti, con-

siderando i porti non solo come punti di transito, ma veri e propri nodi strategici integrati del sistema mare-terra, realizzando i collegamenti di viabilità ordinaria e su ferro con le aree retroportuali (*smart district*), non solo guardando al traffico merci, ma anche alla mobilità marittima delle persone;

semplificare e accelerare adempimenti e procedure riguardanti la realizzazione delle opere infrastrutturali portuali, provvedendo altresì all'infrastrutturazione Lng e/o con altri impianti atti ad abbattere le emissioni portuali, valutando, con particolare attenzione, la sicurezza dei luoghi in cui realizzare i depositi, nonché conseguendo il completamento della viabilità ordinaria verso il sistema autostradale e dei corridoi Ten-T e della viabilità su ferro con l'adeguamento strutturale agli *standard* europei;

adeguare, razionalizzare e semplificare i sistemi di digitalizzazione portuali tra le varie piattaforme telematiche anche in ottica di una piena e rapida attuazione delle Zone economiche speciali (Zes)/Zone logistiche semplificate (Zls) e delle loro piattaforme informatiche;

dare impulso alla pianificazione e alla gestione delle aree cargo, alla digitalizzazione dei processi logistici tra cui quelli doganali, al miglioramento dell'intermodalità tra i diversi sistemi e le diverse reti di trasporto tra cui gli interventi di ampliamento e sviluppo della viabilità ordinaria e dell'accessibilità su ferro agli scali aeroportuali e portuali, all'attuazione di *smart district*;

superare le disparità di trattamento tra i porti che presentano i requisiti per la costituzione di zone logistiche semplificate rafforzate e altri importanti porti commerciali, valutando l'introduzione, per questi ultimi, di adeguate misure di incentivo allo sviluppo, anche verificando, compatibilmente con la normativa europea, la possibilità di estendere lo strumento delle Zls rafforzate;

il disegno di legge annuale sulla concorrenza 2021, all'articolo 3, rubricato

« Concessione delle aree demaniali portuali », introduce, in coerenza con gli obiettivi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, disposizioni « finalizzate ad introdurre criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni per la gestione di porti e dirette a favorire un esercizio più efficiente degli stessi »;

l'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prevede, al comma 1, che l'Autorità preposta (Autorità di sistema portuale) affidi in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese che siano state autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali, rinviando, ad un successivo decreto ministeriale la definizione di adeguati criteri per stabilire le forme di pubblicità per le procedure di affidamento delle concessioni, la scelta del concessionario, la durata delle concessioni, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti al nuovo concessionario, i limiti minimi dei canoni da versare e i criteri per il rilascio delle concessioni;

il decreto ministeriale non è mai stato adottato e ciò ha causato negli anni un regime di incertezza con riferimento alle modalità di affidamento delle concessioni. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato ritiene necessario un intervento in via normativa al fine di giungere a una modalità di assegnazione delle concessioni portuali che limiti l'attuale eccessiva discrezionalità delle autorità competenti in merito alle modalità di rilascio/rinnovo delle concessioni e che garantisca i partecipanti sul rispetto dei principi dell'Unione di trasparenza, pubblicità e non discriminazione;

in particolare, il suddetto articolo 3, che dispone una novella dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, prevede che le concessioni devono essere affidate, previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a seguito di istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e

proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi devono definire in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni;

ai fini della tutela della concorrenza si prevede, inoltre, che, in ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione e non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione;

tuttavia, si segnala, che tale divieto di cumulo non si applica nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale (individuati ai sensi dell'articolo 4 della medesima legge n. 84 del 1994 che ha introdotto la classificazione dei porti di tutto il territorio nazionale). Si prevede, inoltre, che, su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente possa autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo. Al riguardo si ricorda che le operazioni portuali di cui al richiamato articolo 16 della legge n. 84 del 1994 sono il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, nonché le prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali;

potrebbe destare preoccupazione, dall'analisi del contesto europeo nonché dalle recenti novità previste dal contesto interno, come desunte della legge annuale sulla concorrenza, il pericolo che, specie nei principali porti italiani, le grosse compagnie armatoriali possano arrivare a con-

trollare tutta la filiera a scapito di una sana concorrenza anche in questo settore,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative per dare il massimo impulso al settore dello *shipping*, agevolando i traffici marittimi che favoriscano il nostro Paese, alla luce delle nuove traiettorie del settore, a seguito della pandemia;

ad adottare iniziative per velocizzare e semplificare le procedure autorizzative, al fine di procedere ad una complessiva infrastrutturazione dei porti italiani, vista la domanda crescente di traffico a corto raggio nell'area mediterranea;

a farsi portavoce, presso la Commissione europea, per chiedere una rivalutazione della proroga prevista dal regolamento cosiddetto *Consortia Block Exemption*, al fine di evitare distorsioni nel mercato che pregiudichino la sana concorrenza nella movimentazione dei *container*;

a monitorare l'impatto dell'imminente regolazione in materia di concessioni prevista all'articolo 3 del citato disegno di legge sulla concorrenza 2021, al fine di evitare la concentrazione della filiera del trasporto merci nelle mani di poche società internazionali.

(7-00771) « Ficara, Scagliusi, Barbuto, Luciano Cantone, Carinelli, De Lorenzis, Grippa, Marino, Raffa, Serritella, Traversi ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazioni a risposta scritta:

CALABRIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno, al*

Ministro dello sviluppo economico. — Per sapere — premesso che:

il 27 dicembre 2020 è iniziata la campagna vaccinale contro il coronavirus in tutto il continente europeo. A partire da quel momento si sono affermati numerosi movimenti « No vax » e « No Green pass » le cui teorie hanno trovato ampia diffusione mediante Telegram, un servizio di messaggistica istantanea e *broadcasting*, basato su *cloud*, dove i loro gruppi sono più tollerati e i contenuti più difficili da segnalare;

tra i gruppi creati, particolare rilievo ha assunto quello denominato « Diario di Anna Novax » che nella sua « info » descrive la sua attività nel seguente modo: « La dittatura sanitaria, raccontata giorno per giorno, come nel diario di Anna Frank » e che conta, al momento attuale, circa 671 iscritti e accosta l'introduzione della campagna vaccinale alla *Shoah*;

tale canale è stato aperto il 220 luglio 2021 da più amministratori che pubblicano i *post* contro i vaccini e il *Green pass* e nel quale vengono condivise *fake news* già note, informazioni estratte da articoli senza contesto, riflessioni e brevi interventi satirici;

vi sono poi gruppi nei quali vengono pubblicati i nomi, gli indirizzi, i numeri di telefono di direttori sanitari o di politici ritenuti pericolosi perché a favore di quella che viene definita « dittatura sanitaria ». Da ultimo, sono stati pubblicati i recapiti del presidente del Consiglio dei ministri. Mario Draghi nel gruppo denominato « Basta dittatura » con l'invito rivolto agli iscritti di ritrovarsi « Ogni sera, ore 21, tutti davanti all'appartamento » del Presidente del Consiglio dei ministri;

sebbene l'attenzione investigativa su questi ambienti e sulle modalità di diffusione dei messaggi sia costante e nonostante la chiusura di alcuni dei canali principali, l'incitamento all'odio da parte dei « *No Vax* e dei *No Green Pass* » su Telegram persiste, destando molta preoccupazione —:

quali iniziative di competenza, anche di natura normativa intenda adottare il

Governo per porre fine alla diffusione di odio e di notizie false sulla rete.

(4-10951)

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

la Gestione Impianti e Servizi Ecologici Casertani S.p.a. (Gisec) è la società costituita ai sensi dell'articolo 20 della legge regionale 28 marzo 2007 n. 4, così come modificata dalla legge regionale 14 aprile 2008 n. 4, con l'obiettivo di gestire il ciclo integrato dei rifiuti nella provincia di Caserta. Socio unico della Gisec è la provincia di Caserta;

alla Gisec sono assegnati tutti i compiti e le attività connesse alla gestione delle fasi di smaltimento dei rifiuti urbani indifferenziati, così come disciplinati dalla legge 26 febbraio 2010 n. 26 e, in particolare, anche quelli connessi alla gestione degli impianti esistenti di competenza della provincia di Caserta già assegnati alla Gisec dal 1° gennaio 2010, nonché quelli in via di conferimento e quelli connessi alla realizzazione degli impianti che la programmazione provinciale riterrà necessari per il raggiungimento dell'autosufficienza provinciale nella gestione dei rifiuti solidi urbani;

dopo avere intrapreso un percorso di risanamento ed efficientemente del servizio guidato dal dottor Alessandro Cioffi, nell'ultimo periodo la società è stata oggetto di una sempre maggiore interferenza politica;

appare particolarmente preoccupante il recente cambio di gestione, in prossimità delle elezioni provinciali;

sui mezzi di informazione sarebbero state preannunciate le dimissioni del Presidente Cioffi, le quali hanno comportato la decadenza dell'intero consiglio di amministrazione di Gisec, prima che queste fossero pubbliche;

dalle prime ricostruzioni apparse sulla stampa, le dimissioni del presidente Cioffi

sarebbero derivate da un'indebita pressione esercitata dai vertici provinciali;

le dimissioni sarebbero state imposte per rispondere a logiche politiche e in particolare per liberare un incarico, il quale dovrebbe essere merce di scambio in favore di un sindaco del territorio, al fine di ottenere vantaggi nell'attuale campagna elettorale provinciale. Non mancherebbero poi stretti e inopportuni legami fra i vertici regionali, degli enti locali e della società civile, più volte denunciati dalla stampa, tanto da chiedere l'esercizio dell'azione penale da parte della magistratura;

il quadro generale non appare migliore, tanto che i mezzi di informazione denunciano opache gestioni dei servizi locali e *in primis* del consorzio idrico, nonché si paventa una possibile e imminente interruzione dei servizi per i cittadini, soprattutto per quanto concerne i rifiuti, con rischi ulteriormente aggravati dall'attuale stato pandemico e che minacciano la salute di questi —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e, per quanto di competenza, quali iniziative intenda intraprendere per esercitare i propri poteri costituzionalmente sanciti, al fine di evitare un grave pericolo per l'incolumità e la sicurezza pubblica e, in particolare, per tutelare i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, anche valutando la sussistenza dei presupposti per l'esercizio del potere sostitutivo e delle altre facoltà riconosciute dalla legge.

(4-10956)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

è stato ampiamente certificato come i *bonus* fiscali relativi agli interventi di riqualificazione degli edifici (ed in partico-

lare il cosiddetto « Superbonus 110 ») abbiano sostenuto la ripresa economica ed occupazionale durante la pandemia, garantendo al tempo stesso risparmio energetico e, conseguentemente, politiche concrete di contrasto ai cambiamenti climatici;

secondo le ultime previsioni, gli investimenti in edilizia cresceranno del 17,6 per cento nel 2021 in valori costanti e del 6,6 per cento nel 2022, contro una caduta del 2020 limitata al 5,3 per cento;

la promozione della riqualificazione del patrimonio edilizio assume oggi una ulteriore valenza, in relazione al prossimo obbligo di rinnovo dell'attestato di prestazione energetica prima della vendita o affitto per edifici e abitazioni che potrebbe essere inserito nella nuova direttiva comunitaria sull'efficienza energetica degli edifici;

l'utilizzo e l'adesione ai *bonus* fiscali è stato incentivato soprattutto dalla possibilità dei fruitori di poter utilizzare lo sconto in fattura e la cessione del credito;

molte imprese edili, soprattutto con fatturati limitati e di piccole e medie dimensioni, hanno potuto in questo modo offrire ai loro clienti lo sconto in fattura rivendendo tali crediti a banche ed intermediari finanziari. In questo modo è stato creato un sistema virtuoso che consente risparmi ai cittadini e la possibilità per le aziende del settore di terminare appalti e lavori, programmando nuovi cantieri ed investimenti;

con il cosiddetto « Decreto anti Frodi » (decreto-legge n. 157 del 2021) sono state introdotte alcune modifiche rispetto alla cessione del credito;

tali modifiche, il cui obiettivo è comunque pienamente condivisibile anche in relazione ai 950 milioni di euro di operazioni sospette segnalate dalla stessa Agenzia delle entrate, sta creando tuttavia gravi problematiche di liquidità alle imprese. Nonostante la piattaforma telematica dell'Agenzia delle entrate sia stata riattivata in breve tempo, a seguito delle modifiche normative introdotte, i volumi di vendita dei

crediti hanno registrato nelle ultime settimane cali vertiginosi, mettendo seriamente in crisi numerose aziende che rischiano di non avere le risorse necessarie non solo per acquistare i materiali indispensabili per concludere i lavori iniziati, ma addirittura per pagare gli stipendi a dipendenti ed operai;

il mercato (istituti bancari e intermediari finanziari) sembra aver di fatto recepito l'introduzione di nuove norme come un disincentivo per acquistare nuovi crediti paventando la possibilità che tali investimenti potrebbero, in alcuni casi, conseguire una difficoltosa esigibilità;

le modifiche sopracitate apportate dal «Decreto Frodi» sono state criticate da molte associazioni di categoria che hanno rimarcato, pur concordando sulla necessità di contrastare gli abusi e le truffe, come tali interventi rischino di paralizzare l'intero settore e che si stanno già verificando inopportune paralisi in molti cantieri legati, non solo al superbonus, ma anche ad altre tipologie di bonus edilizi —:

se sia a conoscenza della problematica esposta in premessa conseguente alle sopra richiamate disposizioni e quali iniziative urgenti intenda intraprendere al fine di fare chiarezza sulle relative modalità applicative per coniugare un efficace contrasto alle frodi con la sostenibilità finanziaria e la continuità occupazionale ed operativa delle imprese che intendano garantire la cessione del credito alla clientela.

(5-07276)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

BALDELLI, ROSSO e PENTANGELO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mo-*

bilità sostenibili. — Per sapere — premesso che:

l'articolo 25, comma 2, della legge n. 120 del 2010 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, siano disciplinate due materie: 1) la relazione telematica con la quale le amministrazioni locali indicano l'ammontare complessivo derivante, dalle sanzioni per violazione del codice della strada e gli interventi attuati con le medesime; 2) le modalità di collocazione e di uso degli autovelox;

in data 30 aprile 2019 la commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati ha approvato all'unanimità la risoluzione 8-00028, a prima firma dell'interrogante, che impegnava il Governo *pro tempore* a inviare, entro 31 maggio 2019, il nuovo schema di decreto alla Conferenza Stato-città ed autonomie locali al fine di addivenire ad una celere emanazione del provvedimento attuativo;

il 20 febbraio 2020 è, stato pubblicato in *Gazzetta ufficiale* il decreto relativo alla relazione annuale sull'utilizzo dei proventi delle multe;

in risposta all'atto di sindacato ispettivo 3-01698, a prima firma dell'interrogante, il Governo *pro tempore* ha comunicato, in data 29 luglio 2020, che una bozza di decreto relativo al posizionamento degli autovelox era stata sottoposta alla valutazione delle Conferenze Stato-città ed autonomie locali, dove erano stati formulati dei rilievi da parte dell'Ance e dell'Upi, e che il Governo aveva ritenuto di procedere alla redazione di una nuova bozza di decreto —:

quando il Governo ritenga di procedere all'adozione del decreto sulle modalità di utilizzo degli autovelox. (5-07271)

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

per allestire le conche di navigazione a Malamocco e a Chioggia, sono stati spesi

più di 450 milioni di euro; oggi, vent'anni dopo i progetti, nessuna delle due è in funzione:

a Chioggia i lavori non sono mai stati ultimati, a Malamocco le misure sono sbagliate e i danni della mareggiata del 2015 ancora non sono stati riparati;

nel 2020, con i primi sollevamenti delle barriere mobili del Mose, decine di pescherecci erano rimasti bloccati in mare per tutta la notte;

nulla è cambiato in dodici mesi, il problema della sicurezza delle imbarcazioni in mare non è considerato un'urgenza;

le conche servono proprio a garantire il ricovero delle barche (a Chioggia) e il passaggio delle navi (a Malamocco) con le bocche di porto chiuse;

l'unica delle tre conche funzionante è quella di Treporti, in bocca di Lido, la prima a essere ultimata nel luogo dove viene usata molto meno;

la conca di Chioggia è la seconda grande incompiuta, costata 7 milioni e 790 mila euro, e anche qui un contenzioso tra le imprese ne ha bloccato il proseguimento; si erano scoperti errori e i ritardi si sono accumulati;

le forze politiche hanno chiesto, a gran voce, la realizzazione della conca di navigazione, opera necessaria per non bloccare l'entrata e l'uscita dei pescherecci in caso di attivazione delle paratoie;

il Mose deve essere compatibile con l'attività dei pescatori che rappresenta la voce economica principale;

con le barriere sollevate le imbarcazioni non possono entrare e uscire dalla laguna e non si può tenere bloccata anche solo per pochi giorni l'intera marineria, considerata la prima d'Italia;

a preoccupare sono anche le richieste dell'Unione europea di limitare lo sforzo di pesca a tutela dell'ambiente; scendere sotto le 130 giornate lavorative significa mettere

un'ipoteca sul settore, spingere le imprese a chiudere;

conteggiare le ore di pesca anziché le giornate potrebbe offrire ai pescatori l'opportunità di non perdere intere giornate di lavoro a causa del maltempo e della chiusura del Mose —:

alla luce dei fatti esposti in premessa, quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare, per quanto di competenza, per assicurare tempi certi per la realizzazione delle conche di navigazione, come sollecitato dalla città di Chioggia fin dalla prima progettazione del Mose, anche alla luce delle conseguenze negative per i lavoratori del settore ittico. (5-07272)

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

il bollo sulle auto considerate storiche è sempre stato un argomento controverso. Nel corso degli anni, infatti, il tema è stato affrontato sotto molteplici punti di vista; dai criteri da prendere in considerazione ai fini della attribuzione del carattere di storicità nei confronti delle automobili, passando ad esempio per la necessità di iscrizione dell'autovettura all'Asi, l'Automotoclub storico italiano, e arrivando alla definizione degli importi da dover corrispondere nel caso di messa in circolazione delle auto storiche stesse;

recentemente, la legge di bilancio del 2019 (legge 30 dicembre 2018 n. 145), andando a modificare la legge di stabilità del 2015 (legge 23 dicembre 2014, n. 190), che aveva escluso le auto storiche tra i 20 e i 29 anni di età tra quelle beneficiarie dell'esenzione totale, ha previsto una riduzione del 50 per cento sull'importo del bollo per gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico, se in possesso del certificato di rilevanza storica, purché risultante sulla carta di circolazione o documento unico;

le disposizioni normative, tuttavia, se da un lato hanno armonizzato la disciplina relativa alla maggiore o minore rilevanza storica delle auto sulla base della loro an-

zianità, ai fini del pagamento delle tasse automobilistiche, dall'altro lato, non hanno garantito omogeneità di trattamento in tutte le regioni italiane in termini di applicazione della disciplina generale sulle tasse automobilistiche stesse, posta dall'articolo 63, legge 21 novembre 2000, n. 342. Essendo infatti il bollo auto una tassa a carattere regionale, ciascuna regione ha adottato proprie regole in merito, determinando non poche confusioni;

l'articolo 63 della legge n. 34 del 2000, al primo comma, prevede l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche con riferimento ai veicoli storici ultratrentennali, con esclusione di quelli adibiti ad uso professionale;

poiché l'uso professionale di un veicolo non è interpretabile in senso univoco, si dà quindi la possibilità alle regioni di agire individualmente rispetto alla definizione dell'ambito di applicazione della normativa in commento —:

se i veicoli storici con almeno trent'anni di età di proprietà di associazioni senza scopo di lucro, aventi tra gli scopi sociali la tutela dei veicoli di interesse storico ovvero la diffusione della cultura della valorizzazione dei veicoli storici finalizzata ad incoraggiare, promuovere, perfezionare e favorire la conservazione ed il recupero dei veicoli a motore attraverso l'attenzione all'aspetto tecnico, alla storia e all'importanza sociale, siano ammessi ai benefici di cui all'articolo 63, della legge n. 342 del 2000. (5-07273)

MACCANTI, RIXI, DONINA, CAPITANIO, FOGLIANI, FURGIUELE, GIACOMETTI, TOMBOLATO, ZANELLA e ZORDAN. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

le imprese di autotrasporto (merci e persone) da tempo lamentano la mancanza di personale qualificato come conducente per i mezzi pesanti, perlopiù dovuta al costo elevato da sostenere per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida (C, CQC, e altro);

a tal fine, già nella legge di bilancio 2019 (legge 30 dicembre 2018, n. 145) era stato introdotto uno specifico credito d'imposta per le imprese di autotrasporto che — entro il 31 dicembre 2020 — avessero assunto autisti *under* 35 muniti di patente C (articolo 1, commi 291 e seguenti);

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

dalle verifiche effettuate risulta che il costo medio per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida (C, CQC, e altro) è compreso fra i 2.000 e i 3.000 euro, pertanto tali misure, pur condivisibili, non appaiono ancora del tutto sufficienti a soddisfare la domanda di autisti da parte dell'autotrasporto, né a coprire i costi mediamente sostenuti da ciascun soggetto potenzialmente interessato a svolgere la professione di autista —:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare al fine di incentivare l'assunzione di nuovo personale da impiegare nell'autotrasporto, nonché il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida da parte di nuovi autisti.

(5-07274)

FICARA, SCAGLIUSI, LUCIANO CANTONE e RAFFA. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

la continuità territoriale ha lo scopo di garantire i servizi di trasporto da e per regioni disagiate della nazione a cui appartengono, ovvero di rafforzare la coesione tra le diverse aree di uno stesso Stato, superando svantaggi connessi alla loro lontananza, irraggiungibilità o di difficile accesso;

le regioni ultra periferiche dell'Unione europea e dei Paesi e territori d'oltremare degli Stati membri dell'Unione europea possono beneficiare di tali disposizioni, la Sicilia è tra queste;

le modalità di trasporto che godono del suddetto regime sono tipicamente il trasporto aereo e il trasporto marittimo;

va considerato che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 69 del 12 febbraio 2020 e successive modificazioni prevedeva l'imposizione, a far data dal 10 novembre 2020, di oneri di servizio pubblico sulle rotte Comiso-Roma Fiumicino e viceversa, Comiso-Milano Linate e viceversa, Comiso-Milano Malpensa e viceversa e Comiso-Bergamo Orio al Serio e viceversa;

in data 18 novembre 2020 veniva sottoscritta apposita convenzione, con decorrenza dal 1° dicembre 2020 e scadenza il 31 ottobre 2023, tra Enac e Alitalia Sai S.p.a., in amministrazione straordinaria, risultata aggiudicataria dell'apposita gara, con la quale è stato disciplinato il servizio aereo di linea, sottoposto ad oneri di servizio pubblico, sulle rotte Comiso-Roma Fiumicino e viceversa, Comiso-Milano Linate e viceversa;

tuttavia, con la cessazione, a partire dal 15 ottobre 2021, dell'attività da parte di Alitalia Sai S.p.a. in amministrazione straordinaria e il conseguente passaggio di testimone alla nuova compagnia Ita Airways al suo posto, si è assistito al venir meno dei benefici derivanti dall'imposizione degli oneri di servizio pubblico sui suddetti collegamenti;

va considerato inoltre che, a causa della crisi della società Tirrenia-Cin, da circa due anni non sono più disponibili alcune linee di collegamento passeggeri tra la Sicilia orientale e il resto d'Italia, come la Catania-Napoli o la Catania-Genova, mentre sono attualmente attive linee di collegamento ro-ro (*roll on-roll off*) esclusivamente dedicate al traffico merci;

l'intervento dello Stato risulta necessario nell'ipotesi in cui il regime di mercato

non sia sufficiente a garantire il godimento dei diritti fondamentali del cittadino, tra cui il diritto alla mobilità —:

quali siano le strategie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla continuità territoriale siciliana, al fine di assicurare il pieno esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini, in particolare di quelli della Sicilia orientale.

(5-07275)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

con la conversione in legge del decreto-legge n. 41 del 2021, mediante la legge 22 marzo 2021 n. 41, era stato consentito a titolo sperimentale e fino al 31 dicembre 2021 di convertire a elettrico i mezzi pesanti categoria N2 e N3;

l'emendamento 8.08 Zolezzi e altri, presentato al disegno di legge di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 « infrastrutture » per stabilizzare questa norma ha visto un parere negativo del Ministero della mobilità e delle infrastrutture sostenibili per riferita assenza di normativa europea di riferimento (nonostante la norma temporanea approvata pochi mesi prima);

lo stesso emendamento intendeva stimolare il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a definire i criteri tecnici per il *retrofit* elettrico dei motoveicoli, aggiornando la circolare 7140 del 2016 in base al decreto ministeriale 219 del 2015;

risulta da notizie di stampa che in Germania siano in corso attività industriali di produzione di mezzi pesanti elettrici e di *retrofit* di motoveicoli (per questi ultimi in Francia c'è anche un incentivo);

in Italia è già regolamentato e praticato su scala industriale (decreto ministeriale del 2015) il *retrofit* di mezzi pesanti civili (bus) in teoria più critici rispetto a

mezzi commerciali N (N1 autorizzato al *retrofit*), un mezzo retrofittato costa da un quarto fino a metà di un mezzo nuovo;

il *retrofit* di mezzi commerciali pesanti potrebbe inserirsi come strumento di « ultimo miglio » nell'ambito delle infrastrutture del Pnrr che mira a spostare merci dalla gomma al ferro, il *retrofit* dei mezzi pesanti costa circa il 75 per cento in meno rispetto all'acquisto di un mezzo pesante nuovo e ha un valore ecologico anche in termini di prevenzione dei rifiuti da demolizione di veicoli e non solo per la riduzione delle emissioni in atmosfera; esistono aziende italiane con brevetti in tal senso;

il *retrofit* dei motoveicoli consentirebbe di evitare consumo di materia e di mantenere i *brand* italiani in circolazione (vedi la Vespa); sarebbe utile anche per consentire di sostituire una batteria con un'altra nei molti casi in cui per obsolescenza programmata i motoveicoli elettrici non hanno oggi un ricambio di batterie esauste —:

i Ministri interrogati intendano adottare iniziative per quanto di competenza per rendere strutturale la possibilità di *retrofit* per i mezzi pesanti commerciali N2 e N3 e se intendano regolamentare il *retrofit* dei motoveicoli anche in funzione di riduzione di emissioni in atmosfera e di recupero di materia. (5-07269)

MORANI, GARIGLIO e MORGONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

il sistema funiviario italiano è disciplinato dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753;

l'articolo 89 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica prevede che « Le aziende esercenti ferrovie in concessione devono avere un direttore od un responsabile dell'esercizio. — *omissis* — »;

l'articolo 90 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 stabilisce che: « L'incarico di direttore o di respon-

sabile dell'esercizio è subordinato all'assenso della M.C.T.C. (...). Ai fini della sicurezza l'assenso od il nulla osta (...) sono subordinati all'accertamento dell'idoneità tecnico-professionale, fisica e morale della persona proposta quale direttore o responsabile dell'esercizio, sulla base delle disposizioni che verranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, con il quale verranno altresì fissate le categorie di aziende o i sistemi di trasporto per i quali viene richiesta l'una o l'altra funzione — *omissis* — »;

con decreto dirigenziale 18 febbraio 2011 sono stati disciplinati le funzioni ed i requisiti tecnico-professionali, fisici e morali dei tecnici da preporre a titolare del servizio di direttore o responsabile dell'esercizio, le modalità per la loro nomina e per la nomina dei sostituti, nonché la determinazione delle incombenze degli assistenti tecnici;

l'articolo 7 del citato decreto dirigenziale prevede che, ai fini della sicurezza, per poter espletare le funzioni di direttore dell'esercizio o di responsabile dell'esercizio, l'interessato deve essere riconosciuto idoneo e possedere, tra gli altri, il requisito fisico di un'età non inferiore a 21 anni e non superiore a 70 anni;

tale requisito riguardante i limiti di età, con riguardo ai direttori di esercizio, non è applicata in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale. Le regioni a statuto speciale e le provincie autonome hanno, infatti, apportato sostanziali modifiche applicative al disposto normativo di cui sopra, non recependo l'applicazione del limite di età (70 anni) e così generando una evidente disparità con i tecnici residenti in altre regioni;

negli ultimi dieci anni l'attività turistica degli Appennini è entrata in una profonda crisi causata sia dal cambiamento climatico, sia dalle condizioni economiche che hanno generato una consistente contrazione del « turismo di prossimità », alla base dei bacini di utenza delle stazioni turistiche appenniniche;

a tale situazione, nelle aree dell'appennino umbro, marchigiano, si sono ag-

giunte prima le oggettive e gravi difficoltà legate al verificarsi in quelle aree dei sismi dell'agosto 2016 e dopo, nel 2020, la pandemia da Covid-19;

gli effetti della pandemia hanno colpito duramente aree già fragili, ed in particolare modo le stazioni invernali che ricadono all'interno del « cratere » dei sismi del 2016, con un generale calo delle presenze e con la conseguente chiusura di molte attività;

la diminuzione della capacità economica del turismo di questi territori, la scarsa offerta di lavoro rivolta ai giovani, lo scarso interesse dei giovani ingegneri nei confronti della professione di direttore di esercizio hanno causato, in tali zone e sugli Appennini in generale, una evidente carenza di tecnici abilitati ad espletare la funzione di direttori di esercizio di impianti di trasporto a fune adibiti a pubblico esercizio;

allo stato attuale, nell'ambito territoriale della regione Marche, non c'è disponibilità di direttori di esercizio abilitati e professionalmente esperti nel settore funiviario;

ciò comporta la non operatività degli impianti, che comprendono anche ascensori, con grave compromissione del diritto alla mobilità dei cittadini e, in particolar modo, di quelli a ridotta mobilità —:

quali urgenti iniziative intenda intraprendere, per quanto di competenza, per favorire la soluzione del problema della indisponibilità di direttori di esercizio abilitati e professionalmente esperti nel settore funiviario nella regione Marche e per pervenire al più presto al ripristino integrale del servizio nella medesima regione.

(5-07270)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

CAVANDOLI e TOMBOLATO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro del lavoro e*

delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

da alcuni anni si ripetono con sempre più frequenza le notizie di atti vandalici, di bullismo, minacce, rapine e di violenza generalizzata nelle vie del centro storico di Parma da parte di gruppi, più o meno organizzati, composti da minorenni e giovani maggiorenni che coinvolgono anche passanti e commercianti;

negli ultimi mesi il fenomeno si è drammaticamente aggravato, costringendo le forze dell'ordine a effettuare presidi fissi in alcune zone del centro della città, come via Cavour, Piazzale della Pace e Piazza Ghiaia; anche i media nazionali si sono interessati del fenomeno, con interviste a giovani vittime e soggetti coinvolti;

nelle ultime settimane la situazione è ulteriormente precipitata: le *baby gang* operano ormai anche in pieno giorno, commettendo reati gravi come rapine e aggressioni con serie lesioni personali e generano tra i cittadini sentimenti di preoccupazione e di paura;

nel pomeriggio di mercoledì 1° dicembre 2021, due giovani ragazzi di Collecchio sono stati aggrediti da una cosiddetta *baby gang* a Viale Mariotti, in pieno centro a Parma, alla fermata del bus; secondo quanto si apprende sono stati circondati, minacciati con tentativo di rapina e alla fine brutalmente schiaffeggiati a più riprese;

sabato 4 dicembre 2021 un altro quindicenne parmigiano è stato aggredito e preso a pugni e bottigliate in Via Mazzini;

si tratta solo dei più recenti episodi di violenza delle *baby gang* nella città emiliana;

il fenomeno — nonostante i presidi delle forze dell'ordine e le telecamere in città, con condivisibile intento anche preventivo — continua a peggiorare, preoccupando residenti e commercianti che temono, tra le altre cose, che queste violenze disincentivino lo *shopping* natalizio;

reportage giornalistici hanno evidenziato come il fenomeno interessi prevalen-

temente giovani stranieri, anche di seconda generazione, che alcuni riconducono all'espressione di un risentimento verso la città per presunte scarse possibilità di integrazione che questa avrebbe loro offerto; si è, tuttavia, di fronte a rivendicazioni che non hanno nessuna giustificazione reale, dal momento che Parma è città aperta e inclusiva, con una disoccupazione giovanile inferiore rispetto alla media nazionale —:

quali iniziative di competenza alla luce dell'aggravarsi di un fenomeno da troppo tempo sottovalutato, il Governo intenda adottare per favorire il potenziamento, di concerto con il comune di Parma e degli altri comuni interessati, e l'opportuno monitoraggio dei servizi sociali sulle famiglie con membri esposti al rischio di devianza giovanile, anche attraverso l'offerta di formazione, lavoro e servizi educativi;

se intenda attivarsi con la massima urgenza anche sotto il profilo della sorveglianza e del controllo del territorio più capillare da parte delle forze dell'ordine nei confronti dei luoghi di aggregazione giovanile più problematici. (4-10949)

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

la Costituzione italiana accoglie il Tricolore tra i propri principi fondamentali disponendo, all'articolo 12, che «La bandiera della Repubblica è il tricolore italiano: verde, bianco e rosso, a tre bande verticali di eguali dimensioni»;

la dignità del Tricolore è garantita anche dal codice penale che, all'articolo 292, prevede il delitto di vilipendio o danneggiamento alla bandiera per chiunque manifesti disprezzo o dileggio con espressioni ingiuriose (punito con multa), e per chiunque pubblicamente e intenzionalmente distrugga, disperda, deteriori, renda inservibile od imbratti la bandiera nazionale od un altro emblema dello Stato (punito con la reclusione);

ciononostante, il Tricolore è spesso esposto sugli edifici in condizioni tutt'altro che dignitose: sovente è possibile osservare

bandiere logore, scolorite, strappate, sporche, avvolte all'asta o sulle quali figurano scritte oppure simboli non consentiti —:

quali iniziative di competenza, anche di natura normativa, intenda adottare al fine di garantire la dignità e il rispetto del Tricolore, simbolo della Nazione, del popolo italiano e delle libertà da esso conquistate. (4-10950)

FIORINI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia, al Ministro per le pari opportunità e la famiglia.* — Per sapere — premesso che:

nell'arco delle ultime settimane, purtroppo, violenze e femminicidi hanno riempito le cronache dei giornali; infatti, quattro tragedie, in pochi giorni, si sono susseguite tra la provincia di Modena e la città di Reggio Emilia;

il primo delitto si è consumato a Modena, dove un uomo, dopo aver ucciso in casa la madre, ha confessato il delitto davanti a un bar;

la seconda tragedia è stata compiuta a Sassuolo (Modena), dove un uomo di origini tunisine ha ucciso la ex convivente, due dei loro figli di 2 e 5 anni, la madre di lei e poi si è suicidato;

sono scampati alla strage il padre della suocera che era a letto, in precarie condizioni di salute, e la prima figlia della ex convivente che era a scuola e per la quale la procura per i minorenni di Bologna ha disposto il collocamento in protezione;

il terzo reato è avvenuto nella frazione di Salto di Montese (Modena) dove un anziano, ha ucciso la moglie e poi ha tentato di togliersi la vita;

ed ancora, nel parco della ex polveriera di Reggio Emilia, è stata assassinata una giovane ragazza di origine peruviana;

i carabinieri hanno subito indirizzato le indagini verso l'ex compagno, poiché aveva già avuto condotte persecutorie nei suoi confronti. L'uomo aveva patteggiato

con un percorso di riabilitazione, ma qualcosa non ha funzionato;

l'assassino, reo confesso, è in carcere e deve rispondere di omicidio pluriaggravato, violenza sessuale e porto abusivo d'armi;

inoltre, nel 2020, era stato denunciato, da un'altra sua ex compagna, sempre per comportamenti vessatori e la madre era stata uccisa, nel 2015, dall'ex convivente;

i delitti hanno scosso non solamente l'Emilia-Romagna ma l'Italia intera, lanciando segnali di allarme e di degrado familiari e sociali che si celano dentro le mura domestiche, accentuati ancora di più dalle conseguenze dei *lockdown* pandemici —:

se e quali iniziative di competenza si intendono adottare, alla luce degli episodi esposti in premessa, valutando se sussistono i presupposti per adottare iniziative ispettive presso gli uffici giudiziari di cui in premessa;

se e quali iniziative, comprese le campagne d'informazione, si intendano adottare per sensibilizzare le nuove generazioni rispetto alla figura della donna nella società partendo dalle famiglie, dalle scuole e dal mondo del lavoro, affinché le donne possano essere esortate e indirizzate ad agire in maniera preventiva verso i loro carnefici;

se non si intenda promuovere un tavolo di confronto con tutte le realtà istituzionali e sociali del territorio per far fronte alla grave piaga dei femminicidi.

(4-10957)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazione a risposta scritta:

TESTAMENTO e CORDA. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Mini-*

stro dello sviluppo economico. — Per sapere — premesso che:

in data 8 settembre 2021 è stata presentata ai Ministri interrogati l'interrogazione a risposta scritta n. 4-10163 in merito al piano industriale del colosso automobilistico Stellantis e alle prospettive produttive e occupazionali degli stabilimenti di Chieti e Termoli. All'atto di sindacato ispettivo non è stato ancora dato nessun riscontro;

in data 4 dicembre 2021 in un articolo pubblicato su *Primo Piano Molise* i sindacati hanno manifestato ulteriori preoccupazioni sul futuro dei due siti produttivi, evidenziando, ancora una volta, l'assenza di un vero piano industriale da parte di Stellantis e il progressivo dimagrimento delle attività produttive e ingegneristiche sul territorio nazionale. Tale prospettiva — si legge nello stesso articolo — sarebbe confermata dalla decisione di Stellantis di aprire uno stabilimento a Gliwice in Polonia per la realizzazione di qualsiasi tipologia di furgone, compreso quello elettrico, oltre che dalla vaghezza con la quale lo stesso gruppo si pone rispetto all'urgenza di stabilizzazione dei precari e alle esigenze di ricambio generazionale della forza lavoro. Se confermate, le notizie di cui sopra smentirebbero quanto dichiarato dal Ministero dello sviluppo economico subito dopo l'incontro con i sindacati nel comunicato ufficiale dell'11 ottobre 2021 in cui venivano riportate rassicurazioni circa l'assenza di qualsiasi minima possibilità di delocalizzazione dello stabilimento della Sevel in Polonia;

ai timori legati allo stabilimento Sevel si aggiungono anche quelli relativi alla *gigafactory* di Termoli, ovvero la possibile riconversione dello stabilimento molisano in sito produttivo di batterie per le auto elettriche, ipotesi più volte annunciata in varie agenzie di stampa (fra cui AGI, 8 luglio 2021). Il progetto prevedrebbe di trasformare il sito di Termoli nella terza *gigafactory* del gruppo dopo quelle presenti in Francia e Germania, ma nonostante le continue rassicurazioni, contenute anche nello stesso comunicato stampa del Mini-

stero dello sviluppo economico dell'11 ottobre 2021, nel quale si affermava che « riguardo il tema della *gigafactory* di Termoli c'è grande sforzo del Governo per accompagnare questa iniziativa anche con sussidi pubblici », nulla è dato ancora sapere;

in merito agli investimenti nel settore elettrico da parte delle case automobilistiche, hanno destato scalpore le recenti dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares, riprese dal sito *www.clubalfa.it* (2 dicembre 2021). Secondo quanto si apprende il dirigente portoghese ha affermato che « imporre dall'esterno alle case automobilistiche un passaggio veloce alla mobilità elettrica finisce per creare non pochi problemi ai produttori di auto, molti dei quali soccomberanno ». Inoltre — ha proseguito lo stesso Tavares — « affrettare i tempi significa addossare tutti i costi della transizione alle case automobilistiche, che quindi saranno costrette a tagliare i posti di lavoro ». Alcuni giorni dopo il presidente John Elkann ha dichiarato che nei prossimi anni Stellantis investirà 30 miliardi di euro per elettrificare la gamma e investire su *software* e tecnologie (*clubalfa.it*, 10 dicembre 2021);

a fronte del piano di investimenti annunciato da Elkann, le dichiarazioni rilasciate da Tavares sono molto preoccupanti e pericolose, soprattutto perché sembrerebbero veicolare l'idea che per avere maggiori investimenti in automobili più pulite e sostenibili sia necessario tagliare i posti di lavoro;

è grave che il Governo continui a rimanere indifferente, giocando un ruolo da spettatore marginale nella vicenda —:

quali iniziative, per quanto di competenza, i Ministri interrogati intendano adottare affinché sia fatta finalmente chiarezza sul piano industriale di Stellantis;

quali iniziative intendano altresì mettere in atto per tutelare le prospettive occupazionali di lavoratori e lavoratrici degli stabilimenti Stellantis di Termoli e Chieti, al fine di impedire che il necessario pas-

saggio alla mobilità elettrica sia finanziato anche con il taglio dei posti di lavoro.

(4-10948)

* * *

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Interrogazione a risposta scritta:

SARLI. — *Al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

il 16 maggio 2018 la Commissione Ripam bandiva due concorsi, che interessano amministrazioni della regione Campania, per il reclutamento di complessive 2175 persone, come pubblicato da Sito Formez il 9 luglio 2019;

la procedura concorsuale, nella sua forma di concorso-corso-concorso, rappresenta un *unicum* in quanto ha previsto ben 10 mesi di formazione sulle materie concorsuali, tenuti dal Formez, associati a 10 mesi di formazione-lavoro presso gli enti locali, sotto corrispettivo di una borsa di studio erogata con i fondi Por/Fesr;

l'ampia partecipazione ha visto l'invio di 1.255.457 candidature ai diversi profili da parte di 303.965 candidati come da fonte Formez e ha richiesto lo svolgimento di prove preselettive, che si sono tenute nel mese di settembre 2019;

a seguito di lungaggini, ricorsi e l'arrivo della pandemia di Covid-19, le prove scritte per i singoli profili si sono tenute nei mesi di febbraio e marzo 2020;

le prove, definite dagli stessi bandi « Prove selettive scritte », hanno previsto *ex lege* soglie di sbarramento di 21/30 come previsto dal bando della Commissione Ripam; il punteggio ottenuto concorre allo stilare la graduatoria finale al pari delle altre prove previste e, nel caso dei profili di categoria D, alla valutazione dei titoli;

alla fase della procedura concorsuale di 10 mesi di formazione, prevista dal bando, veniva ammesso un numero di candidati

idonei pari al 120 per cento dei posti disponibili (più *ex aequo*) per ogni singolo profilo. Nonostante ciò, a seguito delle prove e degli scorrimenti dovuti a rinunce, il numero dei candidati ancora in concorso è, a marzo 2021, pari a 1863 unità; già 312 tra i posti messi a bando risulterebbero non assegnabili, mentre sono più di 500 gli idonei non ammessi nemmeno alla fase di formazione;

la giunta regionale della Campania, con decreto dirigenziale n. 86 del 12 aprile 2021, ha richiesto alla unità operativa dirigenziale 50.01.01 la liquidazione di complessivi euro 1.863.000,00, al lordo della ritenuta d'acconto, in favore dei destinatari;

l'articolo 10 del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 44, recante « Misure urgenti per il contenimento dell'epidemia da Covid-19, in materia di vaccinazioni anti-SARS-COV-2, di giustizia e di concorsi pubblici », ha previsto una procedura di semplificazione, per la quale, essendo già stata espletata la « Prova selettiva scritta », sarebbe possibile la chiusura del concorso al termine del periodo di formazione, senza lo svolgimento di ulteriori prove —:

se intenda adottare iniziative per chiarire le modalità di applicazione dell'articolo 10 del decreto-legge n. 44 del 2021 in relazione alle procedure concorsuali sopra citate, con particolare riferimento alla possibilità di eliminazione della prova orale;

se intenda adottare iniziative, per quanto di competenza, per proseguire con una ulteriore prova per il concorso campano, considerato che tale scelta risulterebbe non conforme ai principi fondamentali della pubblica amministrazione, in particolare, di economicità, efficienza e trasparenza, dando luogo a un non corretto impiego di risorse pubbliche;

se, con riferimento al concorso del Foromez per il reclutamento di personale per Roma Capitale, si intenda procedere secondo quanto previsto dal suddetto decreto-legge e, in particolare, se si intendano adottare iniziative per l'espletamento del citato concorso esclusivamente con una

prova scritta, eliminando completamente sia la prova preselettiva, sia la prova orale;

se non ritenga comunque di adottare ogni iniziativa di competenza per assicurare procedure di reclutamento uniformi per i concorsi sopra citati. (4-10954)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

da notizie di stampa recenti (*www.ilmattino.padova.it* del 9 dicembre 2021) si apprende della diffusione di una nota datata 7 dicembre 2021, diramata dalla direzione generale dell'area sanità e sociale dell'azienda U.l.s.s. n. 6 Euganea (prot. n. 572206), con la quale veniva comunicata la conversione, a partire dall'8 dicembre 2021, del pronto soccorso in punto di primo intervento e la progressiva trasformazione in *Covid-Hospital* dell'ospedale « Madre Teresa » di Schiavonia (Padova);

nella Nota veniva evidenziata anche la necessità di adeguarsi alla trasformazione per il 118, poiché la struttura non avrebbe più erogato alcune attività chirurgiche in urgenza;

la decisione assunta dall'Ulss 6 ha suscitato molte polemiche soprattutto tra i 44 sindaci e i 180 mila residenti della Bassa padovana, preoccupati delle conseguenze di una nuova riconversione dell'unico nosocomio di Schiavonia, ritornato alla normalità, nel mese di giugno 2021, dopo essere stato trasformato, per un anno intero, in ospedale Covid dedicato, con la conseguente interruzione di tutte le attività chirurgiche e il dirottamento dei pazienti « non Covid » in altre strutture spesso lontane;

dalle dichiarazioni rilasciate da diversi sindaci è emersa molta preoccupazione legata principalmente agli inevitabili disagi derivanti da tale scelta e dalla inadeguatezza del nosocomio ad affrontare

una nuova riconversione, per cui sono state suggerite diverse ipotesi alternative, tra cui l'individuazione di altre strutture e la predisposizione di reparti e terapie intensive all'interno delle stesse o la possibilità di un doppio accesso, sia per pazienti Covid che per tutti gli altri, all'interno dello stesso ospedale —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza della situazione descritta in premessa e quali iniziative, per quanto di competenza e in raccordo con la regione, intenda porre in essere, impedendo ricadute negative per il territorio, gravemente penalizzato dalla riconversione in *Covid-Hospital* dell'unico ospedale, il « Madre Teresa » presente a Schiavonia, che costringerebbe i pazienti a spostarsi spesso verso altre province per accedere ai servizi di diverse strutture ospedaliere, con inevitabili disagi sia di carattere logistico che economico. (5-07277)

* * *

SUD E COESIONE TERRITORIALE

Interrogazione a risposta scritta:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per il sud e la coesione territoriale.*
— Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha già evidenziato, in una precedente interrogazione a oggi inevasa, le criticità connesse ai clamorosi ritardi nell'erogazione delle risorse anticipate dalle Regioni nell'ambito del cosiddetto « Accordo Provenzano », per far fronte all'emergenza Covid;

giòva ricordare che, in attuazione delle previsioni del decreto-legge n. 34 del 2020, con la sottoscrizione del cosiddetto « Accordo Provenzano », la regione Piemonte ha assunto l'impegno a destinare risorse dei propri Por per la copertura di spese anticipate a carico del bilancio dello stato in relazione all'emergenza Covid-19;

a fronte di tale impegno, è stata prevista l'assegnazione alla regione di risorse

aggiuntive rispetto all'ordinario riparto del Fondo sviluppo e coesione (Fsc 2021-2027);

giòva ricordare che, come richiesto dal Ministro per il sud e la coesione territoriale, la regione ha tempestivamente adempiuto all'*iter* progettuale indicato dal Ministro, trasmettendo all'Agenzia per la coesione territoriale (Act) un apposito elenco di progetti da proporre a finanziamento, a esito di apposita delibera Cipess, comprensivo della documentazione comprovante la loro effettiva attivabilità;

tale elenco include 100 milioni di euro di interventi di formazione professionale di rilevanza strategica per l'economia regionale, sia per contrastare la dispersione scolastica che per fare fronte ai fabbisogni di competenze espressi dal tessuto produttivo;

tali interventi sono finanziati in parte anche da risorse regionali che, ai sensi della normativa vigente, necessitano di precisi presupposti amministrativi per essere impegnate;

appare evidente come tale esigenza sia infinitamente amplificata dalla necessità di consolidare la ripresa economica e il rilancio del tessuto produttivo post-Covid;

poiché il 24 giugno 2021 l'Agenzia per la coesione territoriale aveva annunciato l'imminente conclusione della fase istruttoria, dati gli inaccettabili silenzi del Governo in materia, occorre interrogare il Ministro per conoscere le ragioni di questo di questo ritardo e nonché per conoscere se vi siano dinamiche di cassa che impediscono allo stesso di erogare quanto dovuto;

alla data odierna non si ha notizia dell'effettiva adozione della menzionata delibera Cipess, presupposto imprescindibile per l'adozione degli impegni contabili vincolanti per il cofinanziamento degli interventi richiamati —:

quali siano le ragioni del ritardo nello stanziamento delle risorse anticipate dalle regioni nell'ambito del cosiddetto « Accordo Provenzano »;

se vi siano problemi di cassa che impediscono l'erogazione delle risorse indicate in premessa;

cosa intenda fare il Governo per adempiere celermente agli impegni assunti con le regioni. (4-10952)

* * *

SVILUPPO ECONOMICO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere – premesso che:

la recente manifestazione d'interesse del fondo statunitense Kohlberg Kravis Roberts & Co. L.P (« Kkr ») per un'offerta pubblica di acquisto sul 100 per cento delle azioni del gruppo Tim, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di garantire il controllo nazionale del sistema di telecomunicazioni, anche attraverso la realizzazione di un progetto di « rete unica » affidata a un unico soggetto a prevalente partecipazione pubblica;

questa ipotesi è rafforzata proprio dal fatto che l'operazione avviata da Kkr ha messo in luce la vulnerabilità rispetto alle dinamiche dei mercati finanziari mondiali del nostro sistema di telecomunicazioni, anche in considerazione del fatto che proprio Tim detiene diversi *asset* considerati strategici per la sicurezza nazionale; a questo proposito, è il caso di riferire che alcuni organi di stampa hanno segnalato la questione della « *backbone* », la « spina dorsale, come la chiamano gli addetti »;

si tratta, « insieme alla cosiddetta rete primaria e secondaria nazionale, dei 600 mila chilometri di cavi in fibra ottica (in gran parte sottomarini) operati dalla controllata Telecom Sparkle e sulla cui cifratura e sicurezza vigila la piccola Telsy »;

secondo quanto riporta *la Repubblica* del 23 novembre 2021 « Parliamo dell'*asset* che è al cuore della nostra sicurezza nazionale, su cui si misurano i

nostri rapporti di forza geopolitici su scala globale »;

nel dettaglio, si tratterebbe di un'infrastruttura « su cui si appoggiano, per il loro traffico su scala planetaria, colossi del digitale come Google e Facebook. Che, proprio per questo, consente oggi — attraverso il gruppo Tim — di far interloquire su base paritaria il nostro Paese e la nostra *Intelligence* con i “*Five Eyes*” (l'*intelligence* di Usa, Regno Unito, Australia, Nuova Zelanda, Canada) »;

a questi aspetti di grande rilevanza per la sicurezza nazionale, si aggiungono quelli più commerciali, ma ugualmente nevralgici perché legati al processo di digitalizzazione del Paese e alla realizzazione di un'infrastruttura internet innovativa, tutti elementi posti al centro del Pnrr il cui concetto cardine è proprio quello della « identità digitale » che si concretizza attraverso banche dati pubbliche e la banda larga in tutta la penisola;

in questo senso, è il caso di sottolineare che Tim in Italia conta 30,5 milioni di linee mobili (di cui 12,9 milioni *user broadband* o *ultrabroadband*), 16,5 milioni di accessi totali sulla rete fissa (di cui 7,8 milioni sono accessi *broadband* o *ultrabroadband retail* e 9,7 milioni sono linee *ultrabroadband retail + wholesale*);

tra le attività di particolare rilievo, da segnalare il posizionamento della rete in fibra ottica che, a tutt'oggi, ha raggiunto il 20.355.730 chilometri di fibra posizionata;

di fronte alla rilevanza delle reti digitali per lo sviluppo sociale ed economico del Paese e la sua stessa sicurezza, appare urgente mettere al riparo il sistema delle telecomunicazioni dalle logiche dei mercati finanziari internazionali;

in questo senso, sarebbe opportuno valutare la realizzazione di un progetto di rete unica nazionale a banda ultra larga, gestito da un unico organismo a prevalente partecipazione pubblica, sul modello di Terna (unico operatore di sistemi di trasmissione Tso della rete nazionale ad

alta tensione), che garantisca lo sviluppo e la manutenzione dell'infrastruttura, preservando, in tal modo, la rete dalle fluttuazioni e dall'incertezza dei mercati e dalle mutazioni degli assetti societari, nonché dalla concorrenza di *competitor*, che perseguono finalità commerciali, tutti elementi che potrebbero incrinare il controllo italiano della rete con preoccupanti rischi sul piano della stessa sicurezza nazionale;

secondo alcuni osservatori, gli eventuali vincoli antitrust a un'operazione del genere potrebbero essere superati opponendo la questione della sicurezza nazionale, mentre « i problemi di concorrenza verrebbero mitigati imponendo il modello *wholesale-only*, cioè quello di Open Fiber: rete neutra ed aperta a chiunque ne chieda l'accesso, senza discriminazioni »;

in tal senso, alcuni organi di stampa hanno dato la notizia secondo la quale « Il gruppo Vivendi, azionista con una quota attorno al 24 per cento del capitale della compagnia, negli ultimi giorni, ha fatto sapere di essere pronto a valutare con apertura un progetto che veda il passaggio del controllo della rete allo Stato, se propedeutico a un progetto strategico a guida istituzionale e preservando il valore del proprio investimento » -:

quali siano gli orientamenti del Governo in merito alla costituzione di un organismo, a prevalente partecipazione pubblica — sul modello di Terna per quanto riguarda la rete elettrica nazionale ad alta tensione — in grado di gestire le infrastrutture di rete a banda ultra larga, con un modello *wholesale-only* (rete neutra aperta a coloro che ne facciano richiesta), garantendo il controllo nazionale dell'infrastruttura, preservandola in tale modo dai rischi che potrebbero derivare da condizionamenti di mercato, dalla concorrenza commerciale e da mutazioni degli assetti societari che potrebbero incrinare la centralità di un controllo nazionale.

(2-01393)

« Vallascas ».

* * *

TRANSIZIONE ECOLOGICA

Interrogazione a risposta scritta:

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

il Sele è un importante fiume della Campania lungo 64 chilometri, il secondo della regione e del Mezzogiorno d'Italia per volume medio d'acque dopo il Volturno;

il fiume nasce alle pendici sud-orientali del Monte Paflagone nel comune di Caposele, in provincia di Avellino; presso Eboli il fiume entra in un'ampia e fertile pianura alluvionale nota come la piana del Sele, prima di riversarsi nel Golfo di Salerno;

lungo molti tratti, il fiume è in stato di totale abbandono; presenta innumerevoli ingorghi — « isolotti di ghiaia » — e altro materiale accumulatosi con il passare degli anni; il suo letto, dallo stato naturale, si è alzato di circa 3 metri, mentre in alcuni passaggi l'alveo si presenta completamente distrutto, raggiungendo in alcuni punti gli argini;

il fiume Sele risente anche del prelievo alla foce per scopi potabili (alimenta l'acquedotto pugliese) e lungo il suo corso di prelievi con pozzi abusivi a scopo idrico che ne compromettono il deflusso e l'uso specie durante l'estate;

in molte parti, si presenta una folta vegetazione di arbusti di alte dimensioni che impedisce il regolare deflusso delle acque durante la piena, arrecando ulteriori danni anche alla struttura arginale;

più volte, negli anni, in particolar modo dal 1993 al 2015, si sono verificate esondazioni e rotture degli argini, con importanti allagamenti e danni molto seri al territorio;

a essere colpite in modo particolare sono state le frazioni di Ponte Barizzo, Gromola e Foce del Sele, nel comune di Capaccio Paestum, con evacuazioni di ca-

seggiati, danni a immobili e al patrimonio storico-artistico;

nell'ultimo evento del 30 gennaio 2015, il fiume Sele, tracimando, ha rotto l'argine in Località Brecciale, nel comune di Capaccio, provocando l'allagamento dell'intero territorio, coinvolgendo abitazioni, imprese agricole, allevamenti con il corredo di stalle, animali, serre e coltivazioni a campo aperto di vario genere;

in questi anni, nonostante i numerosi appelli di cittadini e comunità locali, associazioni e comitati, non sono stati operati decisivi e risolutivi interventi di manutenzione del reticolo idrografico; sporadicamente si è proceduto con qualche intervento in somma urgenza che ha tamponato le emergenze, ma mai affrontato in modo sistematico la questione;

nella parte finale del corso fluviale, da ponte Barizzo (Capaccio) a Foce Sele (Eboli), se risagomati gli argini, si conterrebbero non solo le ricorrenti esondazioni, ma il fiume potrebbe essere navigabile e diventare una lunga tenuta di pesca in acqua dolce, come lo è stato nel passato;

per il fiume Sele occorre un progetto ampio, importante, che intervenga sul tema della sicurezza come la pulizia del letto fluviale, la rimozione dei materiali di occlusione del corso d'acqua, il rinforzo di argini e alveo, la manutenzione per prevenire eventi franosi, per impedire danni per attività economiche e per abitazioni civili; ma anche, dopo la messa in sicurezza, una idea di valorizzazione complessiva del territorio, dentro una visione del futuro che parta dai luoghi, dalle tutele ambientali e territoriali, per guardare a un'altra economia possibile, di prossimità e di radici, con uno sguardo ampio che vada dalle colture tipiche al turismo lento, obiettivi presenti nelle linee guida del Programma europeo *Next Generation* Eu e del Piano nazionale di ripresa e resilienza —:

se e come il Governo intenda garantire un intervento, per quanto di competenza e in sinergia con le istituzioni

locali, per la tutela, la messa in sicurezza e la valorizzazione del fiume. (4-10955)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazione a risposta scritta:

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

in data 15 ottobre 2021 veniva pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*, 4^a serie speciale, n. 82, il bando relativo al concorso pubblico, per titoli ed esami, per la copertura di centoventicinque posti di personale non dirigenziale presso il Ministero dell'università e della ricerca, di qualificata professionalità nelle discipline scientifiche, economiche e giuridiche, da inquadrarsi nell'area funzionale III, con talune riserve;

l'articolo 3, comma 1, lettera *f*), nel definire i corsi di laurea richiesti per ciascun codice e, nello specifico, per il codice 02-funzionario per la comunicazione e per l'informazione, esclude alcune laurea magistrali, senza tra l'altro specificare i criteri, come ad esempio: LM-01, Antropologia culturale ed etnologia; LM-05, Archivistica e biblioteconomia; LM-15, Filologia, letterature e storia dell'antichità; LM-84, Scienze storiche;

l'articolo 3, comma 1, lettera *g*) del bando stabilisce, altresì, che sono prerequisiti per poter presentare domanda di ammissione alla procedura concorsuali, alternativamente, il dottorato di ricerca o il *master* universitario di secondo livello, oppure il diploma di scuola di specializzazione, in contrasto con quanto stabilito dall'articolo 3 del decreto-legge n. 80 del 2021, che, al comma 8, prevede la possibilità di richiedere, tra i requisiti previsti per specifici profili o livelli di inquadramento di alta specializzazione, il possesso del titolo di dottore di ricerca, e non già come requisito necessario per accedere alla relativa procedura;

la rigidità di tali requisiti pare aggravata dalla previsione di una tabella di valutazione dei titoli posseduti, nella quale si prevede che per i rapporti di lavoro (Td o Ti) presso le pubbliche amministrazioni è attribuito un punteggio pari a 3 punti per anno, mentre per rapporti di lavoro (Td o Ti) presso soggetti privati un punteggio pari a 2 per anno e per le attività di collaborazione — che nel panorama lavorativo attuale costituiscono spesso la prassi — solo 1,5 per anno;

dall'analisi della predetta tabella, pare altamente improbabile — se non impossibile — raggiungere il punteggio necessario per accedere alla prova orale (21/30), attesa la sproporzione con la quale si valutano i rapporti di lavoro a tempo determinato o a tempo indeterminato presso soggetti pubblici o privati rispetto alle attività di collaborazione;

la presente procedura di concorso rischia di premiare esclusivamente coloro che, avendo un'età anagrafica più elevata, hanno avuto la possibilità di strutturare la propria carriera mediante un percorso professionale più ricco e in particolar modo presso le pubbliche amministrazioni, negando un'opportunità di assoluto pregio ai giovani professionisti in possesso di un *curriculum* adeguato alla propria età anagrafica —:

quali siano le ragioni che hanno indotto il Ministero dell'università e della ricerca ad escludere ogni valutazione di merito in ordine al dottorato di ricerca, ovvero al *master* universitario di II livello o al diploma di scuola di specializzazione post-universitaria, quale requisito di accesso e non anche, e più ragionevolmente, quale titolo accademico da apprezzare compiutamente nella coerenza del percorso di formazione post-universitaria ai fini della qualifica professionale richiesta, in linea con quanto previsto all'articolo 3, comma 8, del decreto-legge n. 80 del 2021;

quali criteri il Ministero abbia adottato nel definire i corsi di laurea richiesti per ciascun codice e, nello specifico, per il codice 02-funziionario per la comuni-

cazione e per l'informazione, ovvero secondo quali criteri abbia escluso determinati corsi di laurea affini ad altri inclusi;

quali iniziative il Ministro interrogato intenda, eventualmente, adottare per rendere conforme il bando di concorso di cui in premessa alla normativa vigente e agli altri bandi di concorsi pubblici *medio tempore* pubblicati per la selezione di personale non dirigenziale. (4-10953)

Apposizione di firme ad una mozione.

La mozione Foti e altri n. 1-00562, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 13 dicembre 2021, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: Ferro, Zucconi, Galantino, Mantovani, Caiata, De Toma, Trancassini, Deidda, Gemmato, Maschio, Osnato, Prisco, Caretta, Ciaburro.

Apposizione di firme a risoluzioni.

La risoluzione in Commissione Nitti e altri n. 7-00760, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 19 novembre 2021, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Lattanzio.

La risoluzione in Commissione Boldrini e altri n. 7-00766, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 6 dicembre 2021, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Ehm.

Apposizione di una firma ad una interrogazione.

L'interrogazione a risposta immediata in Commissione Rizzetto n. 5-07258, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 14 dicembre 2021, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Bucalo.

Pubblicazione di un testo ulteriormente riformulato.

Si pubblica il testo riformulato della mozione Lollobrigida n. 1-00466, già pub-

blicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 489 del 19 aprile 2021.

La Camera,

premessi che:

la sovranità digitale è uno dei temi chiave per affrontare le sfide della contemporaneità ed assicurare tutela e protezione ai dati dei cittadini; ne è testimonianza l'insistenza con cui la Presidente della Commissione europea Ursula Von Der Leyen indica nella sovranità digitale dell'Unione europea uno dei cardini per la difesa della competizione e degli interessi dei consumatori;

ovunque si è affermata una compiuta consapevolezza sul ruolo e sul valore dei dati prodotti dalle pubbliche amministrazioni e sulle ragioni per le quali un loro uso improprio può determinare perdita di autonomia, sorveglianza, se non addirittura dominio da parte di interessi economici multinazionali o comunque stranieri;

l'Europa, in considerazione dell'assenza di grandi operatori di *cloud* continentali, ha adottato politiche di sviluppo e di rafforzamento del *cloud* europeo, puntando sulla valorizzazione delle aziende del vecchio Continente;

le legislazioni di alcuni Paesi extraeuropei prevedono l'obbligo per le loro società nazionali operanti nel mondo di garantire l'accesso alle proprie autorità nazionali per ragioni di sicurezza o di interesse nazionale, come nel caso del « *Cloud Act* » approvato dal Congresso americano nel febbraio 2018, nonché del *Fisa Section 702* per quanto riguarda le attività di *intelligence*;

in considerazione di tali legislazioni, alcuni Paesi hanno immediatamente aggiornato le proprie normative sul *cloud*, come ha fatto la Francia a partire dal maggio 2018, a tutela dell'interesse nazionale; in particolare, la Francia sta attualmente rivedendo i requisiti minimi di sicurezza giuridica richiesti per i *cloud*

provider della pubblica amministrazione francese;

l'Italia è in ritardo decisionale rispetto agli altri Paesi europei e ad altri Paesi avanzati esterni all'Unione europea; alcune amministrazioni e alcuni enti si sono dotati di infrastrutture *cloud* nazionali dedicate alla raccolta, custodia e trattamento dei dati in assenza di un piano nazionale;

la Costituzione stabilisce, all'articolo 117, secondo comma, lettera *r*), che è attribuita allo Stato legislazione esclusiva sul « (...) coordinamento informativo, statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale (...) », e indica pertanto il contesto di obbligo normativo per la realizzazione del *cloud* nazionale per le pubbliche amministrazioni nelle mani dello Stato anche al fine di tutelare e proteggere i dati dei cittadini;

i dati disponibili richiamano un'intensificazione degli attacchi informatici sia in termini qualitativi che quantitativi, complice il contesto della pandemia che ha spinto organizzazioni e professionisti a un rapido ricorso alla digitalizzazione;

nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), assumono rilevanza strategica gli investimenti e le riforme programmate per la digitalizzazione della pubblica amministrazione. In particolare, risultano stanziati 900 milioni di euro a supporto della realizzazione dell'infrastruttura *cloud* e 1 miliardo di euro per la migrazione dei dati dai *data center* obsoleti alle nuove strutture;

il meccanismo di gara messo in campo dal Governo per la realizzazione del Polo strategico nazionale (Psn) seguirà lo schema del partenariato pubblico-privato, attraverso il coinvolgimento di società private di cui saranno in una prima fase valutate comparativamente le proposte, individuando il progetto maggiormente rispondente alle esigenze definite dal Governo, e in una seconda fase di messa a bando della proposta che verrà ritenuta più in linea con le esigenze nazionali;

stando a quanto annunciato dal Governo, entro i primi giorni del 2022 il Governo intende pubblicare il bando di gara per l'assegnazione del Polo strategico nazionale (Psn) ed entro la fine del 2022 prevede il collaudo dell'infrastruttura, con l'obiettivo di arrivare tra la fine del 2022 e il 2025 al completamento della migrazione dei dati delle pubbliche amministrazioni;

risulta che uno dei componenti della cordata, e cioè Tim, operi nel settore *cloud* in *partnership* e con la tecnologia fornita da *Google Inc*, operatore soggetto alla normativa extraterritoriale Usa del *Cloud Act* sopra richiamata;

alla luce dell'estrema rilevanza per la tutela della sovranità nazionale, Fratelli d'Italia sta seguendo con estrema attenzione gli sviluppi della costruzione dell'assetto della futura infrastruttura *cloud* delle pubbliche amministrazioni nazionali;

la procedura per la realizzazione del Polo strategico nazionale già in corso presenta diverse criticità, a partire da:

a) la modalità con cui si è costruita la cordata principale (Cassa depositi e prestiti, Sogei, Leonardo e Tim), consentendo a Cassa depositi e prestiti di comportarsi come un soggetto di mercato alla ricerca dei propri *partner*, mentre le *partnership* pubblico-privato prevedono la presentazione di proposte progettuali da parte di sole imprese private, cui si potranno affiancare – solo in un secondo momento – i soggetti pubblici che per la loro natura dovranno essere equidistanti dai soggetti di mercato. Al contrario, da quanto si è letto con insistenza sulla stampa, addirittura è stato chiesto a soggetti pubblici (Poligrafico e Zecca dello Stato, Inps, Inail) di farsi da parte per non indebolire la cordata partecipata da Cassa depositi e prestiti;

b) la presenza, in una delle cordate, di Sogei, società *in house* del Ministero dello sviluppo economico, che era già Polo strategico nazionale ai sensi dell'articolo 33-*septies* del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, e lo è stato fino a

poche settimane fa ovvero fino all'approvazione del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152 (cosiddetto decreto-legge Pnrr), con il quale il Governo, all'articolo 7, comma 3, ha revocato tale *status* di Polo strategico nazionale alla stessa Sogei. Quasi contemporaneamente Sogei diventa parte attiva in un'aggregazione che concorre all'assegnazione di ingenti investimenti pubblici per la realizzazione, guarda a caso, del Polo strategico nazionale;

c) con tale intervento il Governo intenderebbe far venir meno, da un punto di vista meramente formale, lo *status* di Polo strategico nazionale di Sogei, per consentirgli di partecipare all'aggregazione di imprese pubblico-privato di cui sopra; ma l'aver cancellato con un colpo di spugna quello *status* di Sogei quale Polo strategico nazionale pone la stessa Sogei nella condizione di non poter operare in questo momento (e con essa tutte le altre agenzie del gruppo, dalle Dogane alle Entrate e Riscossioni) perché privo di quello *status* di Polo strategico nazionale necessario per poter gestire con ruolo tutti i dati strategici degli italiani che Sogei tratta e custodisce;

risulta analogamente anomala la presenza nell'ambito del primo raggruppamento per il Polo strategico nazionale, come si è visto, anche di un altro soggetto pubblico quale Cassa depositi e prestiti, che come noto detiene una partecipazione nella stessa Tim, avendone acquistato, con il risparmio postale degli italiani, una quota azionaria, risultando così esposta oggi ad un'importante minusvalenza e facendo sorgere il dubbio che l'assegnazione della commessa relativa al *cloud* possa essere usata come pretesto per fare lievitare il titolo di Tim (come è peraltro accaduto più volte con il silenzio della Consob);

la presenza di Tim in una cordata preconstituita con forte partecipazione istituzionale come quella che è stata prefigurata, sembra giustificata come partecipazione industriale determinata dalle competenze di quell'azienda in ambito *cloud*, mentre è a tutti noto che le competenze

di Tim nel *cloud* sono frutto di un accordo strategico tra Tim stessa e *Google*, che è divenuta quindi la *factory cloud* di Tim; questo vuol dire che in caso di assegnazione impropria ad una siffatta cordata, i dati degli italiani sarebbero presi in custodia da *Google*, una società americana esposta a tutti i rischi del « *Cloud Act* », la legge approvata dal Congresso americano e già citata come uno dei fattori di maggior rischio per la sovrannità digitale del Paese;

notizie di stampa riportano inoltre che la procura di Roma avrebbe aperto un fascicolo sul progetto del Polo strategico nazionale, a seguito di presunte pressioni sul Ministero dell'economia e delle finanze nei confronti dell'Istituto Poligrafico al fine di scoraggiare la partecipazione di altri soggetti pubblici al bando per la realizzazione dell'infrastruttura *cloud* nazionale;

la strategia *cloud* nazionale, presentata nel settembre 2021, per garantire la sicurezza giuridica dei dati strategici della pubblica amministrazione, fa perno su una coppia di strumenti, definiti rispettivamente come « doppia chiave crittografica » e « licenza esclusiva di tecnologia »;

autorevoli esperti hanno sollevato dubbi sugli effetti di tali soluzioni e non esiste attualmente un *benchmark* internazionale per verificarne l'efficacia pratica come strumenti di difesa adeguati contro le normative extraterritoriali di Paesi terzi all'Unione europea che, come nel caso del « *Cloud Act* », consentono ad amministrazioni di altri Paesi extraeuropei di impossessarsi dei nostri dati nazionali,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative volte ad assicurare la chiarezza delle regole, la parità delle condizioni competitive per il mercato e la massima trasparenza nella gestione della procedura di gara per la realizzazione del Polo strategico nazionale;
- 2) a chiarire in che modo intenda affrontare il nodo del « *Cloud Act* » americano

e tutti i suoi effetti negativi, per assicurare riservatezza e sicurezza ai dati dei cittadini italiani custoditi presso la pubblica amministrazione;

- 3) a sospendere le procedure in corso fino al momento in cui saranno chiarite le criticità esistenti e corrette le attuali anomalie della procedura di gara, a partire dalla correzione del ruolo di Sogei, escludendone la partecipazione in qualità di soggetto partecipante a uno dei raggruppamenti in gara e affidando alla società un ruolo esecutivo, successivo all'aggiudicazione della gara, a fianco del raggruppamento che risulterà vincitore;
- 4) a chiarire cosa intenda fare delle esperienze *cloud* che l'Italia ha già maturato a livello nazionale e locale per la gestione interna delle infrastrutture dati con particolare riferimento alle aziende italiane di *cloud*, alle società *in house* regionali, che custodiscono tutti i dati sanitari dei cittadini italiani, alle università che svolgono intensa attività di ricerca per sviluppare nuove soluzioni in ambito *cloud computing* ed *edge computing*;
- 5) a fornire chiarimenti in merito al ruolo affidato alla società Difesa servizi spa, società *in house* del Ministero della difesa, precisando se questa avrà un ruolo effettivo nella fase di predisposizione e aggiudicazione del bando o se invece avrà una funzione meramente notarile e, infine, come potrà eventualmente svolgere il ruolo assegnatole, considerando che potrebbe trovarsi nella posizione di conflitto di interessi di chi sceglie un assegnatario di un servizio per il quale potrebbe successivamente rivestire il ruolo di cliente;
- 6) a fornire, nelle competenti sedi parlamentari, ogni utile elemento su queste tematiche prima di procedere con la pubblicazione del bando e proseguire le procedure di gara per la realizzazione del Polo strategico nazionale.

(1-00466) (Seconda ulteriore nuova formulazione) « Lollobrigida, Me-

loni, Butti, Mollicone, Albano, Bellucci, Bignami, Bucalo, Caiata, Caretta, Ciaburro, Cirielli, Deidda, Delmastro Delle Vedove, De Toma, Donzelli, Ferro, Foti, Frassinetti, Galantino, Gemmato, Lucaselli, Mantovani, Maschio, Montaruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Rachele Silvestri, Silvestroni, Trancasini, Varchi, Vinci, Zucconi ».

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interpellanza Sarli n. 2-01222 del 18 maggio 2021;

interpellanza Baldelli n. 2-01386 del 2 dicembre 2021.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



18ALB0168330