626. **Allegato B**

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

PAG.

ATTI DI INDIRIZZO:

Mozione:

Molinari 1-00572 23905

ATTI DI CONTROLLO:

Presidenza del Consiglio dei ministri.

Interrogazione a risposta in Commissione:

Montaruli 5-07355 23908

Affari regionali e autonomie.

Interrogazione a risposta scritta:

Pettarin 4-11082 23909

Cultura.

Interrogazioni a risposta scritta:

Amitrano 4-11072 23909

De Lorenzo 4-11079 23910

Disabilità.

Interrogazione a risposta scritta:

Cardinale 4-11086 23911

Economia e finanze.

Interrogazione a risposta in Commissione:

Fragomeli 5-07357 23912

PAG.

Giustizia.

Interrogazione a risposta in Commissione:

Baratto 5-07358 23913

Interrogazioni a risposta scritta:

Cancelleri 4-11073 23914

Bianchi 4-11087 23914

Infrastrutture e mobilità sostenibili.

Interrogazione a risposta in Commissione:

Ciagà 5-07359 23916

Interrogazioni a risposta scritta:

Rixi 4-11074 23916

Rixi 4-11075 23917

Fiorini 4-11078 23918

Rixi 4-11083 23918

Patassini 4-11085 23919

Interno.

Interrogazioni a risposta scritta:

Alaimo 4-11070 23920

Miceli 4-11071 23921

Lavoro e politiche sociali.

Interrogazione a risposta scritta:

Vitiello 4-11076 23922

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.

Salute.

Interrogazioni a risposta in Commissione:

Albano 5-07354 23923

Zolezzi 5-07356 23924

Interrogazioni a risposta scritta:

Bilotti 4-11077 23925

Sapia 4-11080 23925

Aprile 4-11081 23927

Delmastro Delle Vedove 4-11084 23927

Apposizione di firme ad interrogazioni 23928

Ritiro di un documento del sindacato ispettivo 23928

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo 23928

ERRATA CORRIGE 23928

ATTI DI INDIRIZZO

Mozione:

La Camera,

premesso che:

il mercato dell'auto ha una storia e tradizione in Italia, lunga più di un secolo, lungo la quale ha dimostrato di essere uno strumento essenziale nella crescita del Paese e volano dell'economia nei momenti di crisi;

l'inizio della motorizzazione privata in Italia si rinviene intorno al 1893 (anno in cui Gaetano Rossi, uno dei titolari delle « Industrie Lanerossi » e grande appassionato di automobilismo, acquista la prima autovettura circolante in Italia); un fenomeno che si sviluppa in notevole ritardo rispetto ad altri Paesi europei, un *gap* che rimane tale per diversi anni e che si colma solamente un cinquantennio più tardi. L'Italia è un Paese a propensione prettamente agricola e l'auto non è un mezzo di trasporto, ma un lusso; sul finire del XIX secolo, gli esemplari di vetture circolanti sul suolo nazionale sono solamente 111, ma, nonostante tutto, alcuni lungimiranti industriali comprendono, come quel prodotto di lusso possa trasformarsi in una straordinaria fonte di arricchimento e crescita. È così che si assiste sia alla nascita *ex novo* di piccole fabbriche automobilistiche, ma anche alla riconversione di aziende specializzate perlopiù nella produzione di biciclette. Nel giro di pochi anni la nascente industria automobilistica italiana, fra fabbricanti di *chassis* e vere e proprie auto, può enumerare oltre 120 soggetti interessati, fra questi spiccano marchi quali Fiat, Lancia, Aquila, Alfa, Ardita, Isotta Fraschini, Itala e Bianchi, nomi che diventeranno, nei decenni successivi, punti di riferimento assoluti nell'alveo dell'industria automobilistica, nazionale e internazionale;

l'industria automobilistica italiana si dimostrò formidabile nei periodi bellici e *post* bellici durante i quali, grazie alle costanti innovazioni nel settore, permise la creazione e un forte incremento di posti di lavoro a cui conseguì una esponenziale crescita per l'intera economia nazionale;

finalmente, con il sopraggiungere del *boom* economico, il settore dell'*automotive* italiano colma l'iniziale *gap* industriale rispetto ai *competitor* europei. L'industria italiana delle auto risultò essere sempre più conosciuta e vide un periodo di espansione entusiasmante guidata dall'eccellenza del *design* e delle auto sportive « *made in Italy* »; iniziarono a entrare nel mercato Italiano e mondiale auto ancora oggi simbolo di eccellenza sportiva, tecnologica e stilistica come la Ferrari e la Lamborghini, nate dall'iniziativa di facoltosi industriali e grandi appassionati che vollero cimentarsi in un settore in continua espansione;

l'industria automobilistica Italiana, dunque, durante gli anni floridi del « *boom* economico » divenne un settore estremamente importante per l'economia del Paese, ma non solo; questo settore industriale, portò il nome dell'Italia nel mondo tramite piccole aziende specializzate nella creazione di speciali carrozzerie applicate ai prodotti dei grandi marchi mondiali, come Zagato, Bertone e Pininfarina, che, grazie all'enorme sviluppo del mercato mondiale dell'auto, aiutarono l'industria Italiana ad esportare sia i prodotti delle marche nostrane, sia l'eccellenza del *design* Italiano, tenendo alto l'orgoglio e il nome dell'intera industria Italiana;

questa premessa riassume chiaramente l'importanza dell'industria automobilistica italiana e difficilmente si potrà ragionare in materia di crescita e sviluppo nazionale senza un concreto sostegno a questo settore;

purtroppo, gli ultimi anni sono stati segnati da un lento deperimento del mercato nazionale delle auto, che ha trovato il suo peggior *trend* ovviamente negli anni 2020 e 2021, segnati dalla pandemia;

volendo riportare alcuni brevi dati statistici, è possibile evidenziare che in Italia, a ottobre 2021, sono state imma-

tricolate – secondo i dati del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – 101.015 auto, il 35,7 per cento in meno dello stesso mese del 2020. Nei dieci mesi le immatricolazioni sono in tutto 1.266.629, pari a una crescita del 12,7 per cento sull'analogo periodo dell'anno 2020. Questo secondo dato positivo deve però tenere conto del fatto che i primi mesi del 2020 sono caratterizzati da periodi di *lockdown* totale e forti limitazioni, mesi in cui le immatricolazioni hanno registrato minimi storici. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a ottobre 35.664 vetture, il 41,7 per cento in meno dello stesso mese del 2020. La quota scende dal 38,9 per cento al 35,3 per cento. Nei dieci mesi le immatricolazioni del gruppo italo-francese sono 481.653, in crescita dell'11,3 per cento, con la quota al 38 per cento a fronte del 38,5 per cento. La pesantissima contrazione del mercato italiano dell'auto è dovuta soprattutto alla crisi nelle forniture di *microchip*, che attualmente sembra lontana da una soluzione definitiva;

secondo Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica – *focus* mercato autovetture Italia – novembre 2021) a novembre 2021, in Italia sono state immatricolate 104.502 nuove autovetture, in calo del 24,6 per cento rispetto a quelle di novembre 2020, mentre sono il 30,8 per cento in meno rispetto a novembre 2019. Nei primi undici mesi del 2021, le immatricolazioni sono aumentate dell'8,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020, in cui, a causa delle misure restrittive di contrasto alla diffusione della pandemia, si era assistito ad un forte calo delle vendite. Rispetto al 2019, il mercato di gennaio-novembre risulta in calo del 22,8 per cento. Le autovetture diesel, in calo a novembre del 52 per cento rappresentano il 18,1 per cento del mercato del mese e il 22,3 per cento del mercato nei primi undici mesi del 2021 (era il 33,4 per cento nello stesso periodo del 2020). Da inizio anno, le autovetture diesel sono quelle che hanno visto maggiormente calare il proprio mercato, con una riduzione delle immatricolazioni del 27,5 per cento. In calo è anche il mercato di autovetture a benzina, -34,4 per cento e 27,3 per cento di quota a novembre e -14,3 per cento nei primi undici mesi, con il 30,2 per cento di quota;

le immatricolazioni delle autovetture ad alimentazione alternativa, di contro, rappresentano il 54,6 per cento del mercato di novembre 2021 e rappresentano il 47,5 per cento nei primi undici mesi, in crescita del 2,4 per cento nel mese e dell'82,4 per cento da inizio anno. Le autovetture elettrificate rappresentano il 43,4 per cento del mercato di novembre ed il 38,1 per cento nei primi undici mesi. Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano dell'1,6 per cento a novembre e raggiungono il 31,2 per cento di quota, mentre crescono del 102 per cento nel cumulato, con una quota del 28,9 per cento. Le ricaricabili, in crescita del 30,1 per cento nell'undicesimo mese dell'anno, raggiungono il 12,1 per cento di quota a novembre e il 9,2 per cento nei primi undici mesi (le ibride *plug-in* il 5,5 per cento nel mese ed il 4,7 per cento nel cumulato e le elettriche il 6,6 per cento nel mese ed il 4,5 per cento nel cumulato);

da questo quadro emergeva fortissima crescita per il settore elettrico, anche in una situazione di crisi economica. Ciò è dovuto sia all'introduzione di incentivi per il mercato auto, sia alle politiche europee e mondiali, tutte fortemente indirizzate ad uno sviluppo massiccio di questo settore;

l'elettrificazione dei trasporti è un *trend* assoluto; è di tutta evidenza che tutte le produzioni stiano andando in questa direzione. L'argomento è di vitale importanza per la politica nazionale e non può essere sottovalutato. Secondo le stime previsionali, le vendite di veicoli elettrici in Cina, Europa e Stati Uniti entro il 2033 dovrebbero superare le vendite di tutti gli altri propulsori. Analizzando i fattori abilitanti per la crescita dei veicoli elettrici e il conseguente sviluppo sul mercato, viene indicato come il *trend* mondiale si stia orientando sempre

di più verso un'economia de-carbonizzata nel settore *automotive* ed energetico. Dagli studi effettuati nelle nazioni più virtuose (Cina, Svezia e Germania) dell'*e-mobility*, emergono alcuni fattori chiave: vi è un significativo impegno sia pubblico che privato nella predisposizione di un ecosistema produttivo e di una *supply-chain* il più possibile integrata e nazionale, elementi base per un vantaggio competitivo e di costo; si segnala una maggiore propensione nei consumatori verso un veicolo elettrico; infine, lo slancio governativo combinato ad azioni regolatorie e ad incentivi oltre ad iniziative di supporto alle imprese sono fondamentali per l'ecosistema mobilità;

in siffatto quadro risulta, quindi, evidente attivare delle politiche di studio, confronto e valutazione sul tema, che possano concretamente avviare progettualità, sostegno dello Stato in materia di sviluppo e incentivi, ripercussioni sul mercato, sui consumatori e sui posti di lavoro;

è necessario avviare iniziative concrete a tutela di un comparto che in Italia conta centinaia di aziende e dà lavoro a oltre 250 mila persone,

impegna il Governo:

1) a promuovere un tavolo di confronto nazionale, con il più ampio coinvolgimento delle forze parlamentari, dei rappresentanti delle regioni e delle parti sociali, a sostegno del settore auto, incentrando il lavoro su un Piano nazionale per l'Italia e per l'industria automobilistica italiana;

2) a promuovere iniziative di concreto sostegno per lo sviluppo di politiche industriali per il settore in grado di generare ricadute occupazionali e produttive;

3) a valutare di adottare iniziative per porre in essere progetti che possano coniugare innovazione, ricerca e competitività anche e, soprattutto, al fine di evitare di disperdere il notevole capitale umano, di competenze e conoscenze che l'industria automobilistica italiana può vantare.

(1-00572) « Molinari, Andreuzza, Badole, Basini, Bazzaro, Bellachioma, Belotti, Benvenuto, Bianchi, Billi, Binelli, Bisa, Bitonci, Boldi, Boniardi, Bordonali, Claudio Borghi, Bubisutti, Caffaratto, Cantalamessa, Caparvi, Capitanio, Carrara, Castiello, Vanessa Cattoi, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cestari, Coin, Colla, Colmellere, Comaroli, Comencini, Covolo, Andrea Crippa, Dara, De Angelis, De Martini, D'Eramo, Di Muro, Di San Martino Lorenzato Di Ivrea, Donina, Durigon, Fantuz, Ferrari, Fiorini, Fogliani, Lorenzo Fontana, Formentini, Foscolo, Frassini, Furgiuele, Galli, Gastaldi, Gerardi, Germanà, Giaccone, Giacometti, Giglio Vigna, Gobbato, Golinelli, Grimoldi, Gusmeroli, Iezzi, Invernizzi, Lazzarini, Legnaioli, Liuni, Lolini, Eva Lorenzoni, Loss, Lucchini, Lucentini, Maccanti, Maggioni, Manzato, Marchetti, Mariani, Maturi, Micheli, Minardo, Morrone, Moschioni, Murelli, Alessandro Pagano, Panizzut, Paolin, Paolini, Parolo, Patassini, Patelli, Paternoster, Pettazzi, Piastra, Picchi, Piccolo, Potenti, Pretto, Racchella, Raffaelli, Ravetto, Ribolla, Rixi, Saltamartini, Scoma, Snider, Stefani, Sutto, Tarantino, Tateo, Tiramani, Toccalini, Tomasi, Tombolato, Tonelli, Turri, Valbusa, Vallotto, Viviani, Raffaele Volpi, Zanella, Zennaro, Zicchieri, Ziello, Zoffili, Zordan ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta in Commissione:

MONTARULI e PRISCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 gennaio 2021, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, avente ad oggetto « Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale », sono stati individuati i criteri e le modalità di trasmissione delle istanze e di assegnazione dei contributi ai comuni, ai sensi dell'articolo 1, comma 42, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

con successivo decreto interministeriale del 30 dicembre 2021, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 4 del 7 gennaio 2022, sono stati individuati i comuni beneficiari del contributo di cui sopra;

i fondi stanziati a finanziamento dell'iniziativa in parola, per gli anni 2021-2026, confluiti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) ammontano a complessivi 3,4 miliardi di euro e rappresentano un'importante risorsa per gli enti ammessi a beneficiare del contributo;

la procedura telematica predisposta del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'interno ha rilevato la presentazione di 649 certificazioni per un totale di 2.418 progetti complessivi, che testimoniano la forte necessità, da parte degli enti locali, di tempestive risorse economiche;

l'attribuzione del contributo è stato determinato sulla base del valore dell'Indice di vulnerabilità sociale e materiale (Ivsm), come previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 gennaio 2021;

l'Indice di vulnerabilità sociale e materiale, secondo quanto riportato dall'Istituto nazionale di statistica, è « un indicatore composito costruito attraverso la sintesi di sette indicatori riferiti alle dimensioni della vulnerabilità sociale e materiale ritenute più rilevanti per la formazione di una graduatoria nazionale dei comuni »;

gli indicatori di cui si tiene conto sono: l'incidenza di famiglie monogenitoriali giovani ed adulte, l'incidenza di famiglie numerose, l'incidenza di bassa istruzione, il disagio assistenziale, l'affollamento abitativo, i giovani fuori dal mercato del lavoro e dalla formazione e il disagio economico;

invero, alla luce degli indicatori posti in evidenza, emerge con chiarezza che i territori maggiormente disagiati abbiano un indice più elevato e più ampie possibilità di accesso al contributo in parola rispetto, per contro, a quelle popolazioni ove siano in carica delle amministrazioni comunali virtuose, più efficaci ed efficienti che, in forza delle politiche poste in essere, siano state in grado di debellare o ridurre ogni forma di disagio e, pertanto, con minori probabilità di accedere ai predetti contributi per la rigenerazione urbana;

tali indicatori, dunque, a parere degli interroganti, rischiano di avvantaggiare e premiare esclusivamente amministrazioni inefficaci e discriminano quelle che, contrariamente, adottano politiche virtuose e hanno raggiunto ottimi risultati sul territorio che amministrano;

è necessario e fondamentale che le risorse statali vengano indirizzate osservando un'inversione di tendenza rispetto all'assetto attuale che mira a disincentivare le azioni virtuose poste in essere dalle buone amministrazioni destinando risorse unicamente ad amministrazioni fallimentari –:

se non intendano rivedere l'applicazione dell'Indice di vulnerabilità sociale e

materiale (Ivsm) quale esclusivo criterio per l'assegnazione delle risorse di cui al bando « Rigenerazione urbana » che penalizza, di fatto, ogni forma di virtuosismo.

(5-07355)

* * *

AFFARI REGIONALI E AUTONOMIE

Interrogazione a risposta scritta:

PETTARIN. — *Al Ministro per gli affari regionali e le autonomie, al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

sul settimanale « *Il Friuli* » del 17 settembre 2021, è stato pubblicato un articolo a firma del direttore della testata, Rossano Cattivello, che qui si riporta integralmente: « Al Parlamento dell'impero austroungarico, la minoranza linguistica friulana aveva diritto a due rappresentanti, che sedettero nell'assemblea di Vienna fino al 1918. Oggi, nel Parlamento della Repubblica italiana non esiste alcun seggio riconosciuto alla nostra comunità ed è perfino vietato esprimerci nella nostra lingua. Eppure, nel frattempo, sono state scritte nel 1948 la Dichiarazione universale dei diritti umani, nel 1992 la Dichiarazione delle Nazioni Unite diritti delle persone appartenenti a minoranze nazionali o etniche, religiose e linguistiche e nel 1999 lo Stato italiano, in attuazione della sua Costituzione, ha emanato la legge n. 482 che introduce le Norme in materia di tutela delle minoranze linguistiche storiche. Alle prossime elezioni politiche, programmate nel 2023, la riforma elettorale approvata nel 2019 prevede la riduzione di deputati e senatori del Friuli Venezia Giulia da 20 a 12. Se poi aggiungiamo anche l'accorpamento dei collegi elettorali in regione (uno unico per il Senato e tre per la Camera), il rischio che la nostra comunità linguistica sparisca dai radar dell'organo legislativo nazionale è molto alto. Uno Stato moderno prevede al Parlamento seggi riservati alle proprie minoranze storiche. Lo fanno anche democrazie giovani come quella slovena e croata, nelle cui assemblee nazionali siedono di diritto rappresentanti della comunità italiana. È opportuno, quindi, che anche l'Italia, se vuole essere una Repubblica veramente democratica ed europea, si adegui. Prenda a riferimento le minoranze già indicate dalla legge n. 482 (francese, franco-provenzale, friulana, ladina, occitana e sarda oltre ad austriaca e slovena). Una spinta può arrivare proprio dall'alleanza tra tutte le minoranze, per chiedere assieme l'introduzione dei seggi riservati, agendo in parallelo anche con iniziative di *moral suasion* a livello di Unione europea. Un'alleanza che nella nostra regione può già essere avviata con la collaborazione per questo comune obiettivo delle comunità friulana e slovena »;

l'interrogante auspica inoltre che si giunga al più presto alla ratifica della « Carta europea delle lingue regionali o minoritarie, fatta a Strasburgo il 5 novembre 1992 », che è attualmente in corso di esame al Senato –:

quali iniziative di competenza intenda adottare il Governo, per quanto di competenza, anche normative, per promuovere l'uso delle lingue regionali o minoritarie nella vita istituzionale, anche in linea con le iniziative già assunte in materia a livello europeo. (4-11082)

* * *

CULTURA

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la Galleria Umberto I di Napoli è uno dei monumenti simbolo della città partenopea, costruita tra il 1887 ed il 1890, e fu progettata anche con l'intento di essere essa stessa un'opera monumentale, al pari delle altre circostanti (Maschio Angioino, Real Teatro San Carlo, Palazzo Reale, basilica di San Francesco Di Paola) divenendo, sin dalla sua costruzione, un fondamentale polo commerciale della città di

Napoli, grazie anche all'ubicazione che la vede circondata dalle centrali strade quali via Toledo, via Santa Brigida e la non lontana via Medina; a oggi la Galleria Umberto I costituisce uno dei più importanti monumenti architettonici della città;

nel corso degli anni, la storica Galleria Umberto I ha avuto momenti di grande splendore divenendo centro artistico e mondano della città di Napoli; subì una fase di decadenza solo nel periodo tra le due guerre; a oggi, la maestosa Galleria, rappresenta per la città di Napoli un « gioiello » architettonico e artistico, tappa fondamentale per i numerosi turisti che giungono per ammirare e fotografare tale bellezza monumentale, caratterizzata altresì anche dal Museo del corallo collocato al secondo piano;

l'interno degli edifici ha subito alcuni interventi di restauro che hanno riportato all'aspetto originario le molte sculture decorative, gli imponenti busti e le caratteristiche decorazioni *liberty*, ma a oggi la prestigiosa struttura è ormai diventata oggetto di degrado e atti vandalici in seguito all'incuria e a interventi di manutenzione probabilmente non eseguiti a regola d'arte; spesso si sono verificati crolli di fregi ornamentali e distacchi di intonaci, crolli che nel 2014 causarono anche la morte del giovane Salvatore Giordano; pertanto, con il passar del tempo, la prestigiosa struttura ha registrato una situazione di degrado con continui crolli di calcinacci, di stucchi sia interni che esterni con vetri rotti, danneggiamento dei rosoni e, non per ultimo, alcune parti di pavimentazione in marmo danneggiato in tutta la sua interezza;

nonostante i vari lavori effettuati sia all'interno che all'esterno della Galleria Umberto I con i cantieri sempre aperti da anni, tali lavori di restauro e messa in sicurezza della struttura non sembrano garantire un intervento risolutivo, in quanto questo monumento nonostante le diverse opere di restauro, versa nel degrado totale, causato dall'inciviltà, dal vandalismo e dall'accampamento dei senza fissa dimora, posto che tale struttura non è protetta da cancelli né tanto meno possiede un servizio di addetti alla sicurezza e vigilanza –:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se non ritenga opportuno adottare normative, per quanto di competenza, anche per il tramite della soprintendenza e di concerto con il comune di Napoli, volte a individuare sia le eventuali anomalie nella messa in opera dei lavori di restauro sia una soluzione per porre fine al degrado e al protrarsi di atti vandalici all'interno e all'esterno della Galleria, al fine di far rinascere questo straordinario monumento e farlo tornare a essere un punto di riferimento per la città di Napoli. (4-11072)

DE LORENZO. — *Al Ministro della cultura*. — Per sapere – premesso che:

la Galleria Umberto I di Napoli fu uno dei simboli del cosiddetto risanamento della città;

la sua realizzazione iniziata nel 1887 terminò in soli tre anni, con i suoi quattro ingressi di cui uno di fronte al San Carlo, il più antico teatro lirico del mondo ancora in attività; la Galleria è sottoposta a vincolo monumentale storico e artistico ed è dichiarata patrimonio dell'umanità dall'Unesco nel 1995;

caratterizzata da una monumentale cupola in ferro e vetro ideata da Francesco Paolo Boubèe, visibile da molti punti del capoluogo partenopeo, dai marmi finemente decorati, dal maestoso pavimento a mosaico raffigurante i segni dello zodiaco ed i venti, divenne presto uno dei salotti cittadini nonché luogo di una fiorente economia costituita da negozi eleganti, giornali (ospitò, tra le altre, la prima sede de *Il Mattino*), caffetterie alla moda ai cui tavolini venivano conclusi importanti affari soprattutto nel settore musicale;

sotto la Galleria nacque anche un luogo che entrerà nel mito; il Salone Margherita, primo *cafè chantant* d'Italia;

da simbolo di bellezza, famoso e ammirato da turisti provenienti da tutto il mondo, si è lentamente trasformata, con

un'accelerazione negli ultimi decenni, in una tangibile prova dell'incuria, della trascuratezza e della sciatteria nella gestione e cura del patrimonio artistico della città;

in attesa di conoscere il verdetto della competente autorità giudiziaria sui fatti del 5 luglio del 2014, quando un calcinaccio, staccatosi dalla facciata della Galleria, colpì un passante, Salvatore Giordano, di appena 14 anni, che morì dopo quattro giorni, risulta incontestabile il degrado e l'abbandono della galleria, visibile nella pavimentazione in marmo irrimediabilmente danneggiata, nei lucernari del sottostante teatro Margherita lesionati e sostituiti da obbrobriosi tappi di legno, e nell'acquitrino delle pozzanghere di acqua piovana che si creano a causa della inadeguata manutenzione della cupola di ferro e vetro;

il degrado è nelle incivili scritte sulle colonne di marmo, nell'esposizione di merce contraffatta esposta come in un *suk*, nel metallo dei tubi innocenti installati circa otto anni fa, e non più rimossi (occupati da coperte e materiali abbandonati di ogni genere) che, come una gabbia, hanno recluso la bellezza del luogo e assediano ben tre dei quattro suoi ingressi;

il degrado è nell'indifferenza verso i *clochard* che quotidianamente, di giorno e di notte, tra cartoni, stracci, alcool e giacigli di fortuna vivono il dramma delle proprie esistenze sotto gli occhi di turisti increduli e l'esasperazione dei commercianti costretti a farsi carico dell'igienizzazione degli ingressi delle proprie attività;

da tutto ciò emerge la necessità di affrontare con urgenza la tematica delle odierne condizioni in cui versa la Galleria partenopea che continua ad essere, data anche la sua collocazione logistica, uno dei luoghi maggiormente attraversati dai flussi turistici;

un'urgenza qualificata, altresì, dalle non isolate cadute di stucchi che si sono verificate anche dopo il mortale incidente dell'estate del 2014;

in aggiunta a profili legati alla sicurezza e al decoro urbano dei luoghi pubblici, che costituiscono parte integrante del patrimonio dei diritti di ogni singolo cittadino, si evidenzia la necessità di ripristinare la dignità del passato splendore della Galleria anche come luogo attrattore di investimenti privati per una piena valorizzazione dei suoi spazi commerciali, che una città in grande affanno economico, com'è Napoli, non può più permettersi di trascurare —:

quali iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, per tutelare, valorizzare e promuovere la galleria Umberto I (sottoposta a vincolo monumentale e tutelata dall'Unesco) sottraendola al degrado e alla vandalizzazione, restituendo decoro, immagine, funzione storica e bellezza violata ad un monumento di inestimabile valore artistico e culturale di cui è stata lesa la memoria storica e collettiva. (4-11079)

* * *

DISABILITÀ

Interrogazione a risposta scritta:

CARDINALE. — *Al Ministro per le disabilità, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 104 del 5 febbraio 1992 fa riferimento alle norme che regolano l'assistenza, l'integrazione a sociale e i diritti delle persone definite « handicappate ». Principali destinatari della legge n. 104 sono dunque i cittadini in stato di *handicap*;

la succitata legge definisce (articolo 3, comma 1) « persona handicappata » chi presenta una minorazione fisica, psichica o sensoriale, stabilizzata o progressiva, che è causa di difficoltà di relazione, apprendimento o di integrazione lavorativa, tale da determinare un processo di svantaggio sociale, ovvero di emarginazione. Il termine « *handicap* », di conseguenza, è comparso in tutti gli atti e nella documentazione connessa ai diritti stabiliti dalla legge n. 104, altresì utilizzati per gli adempimenti previsti da parte del soggetto richiedente i benefici che la norma determina;

è opportuno precisare che mentre la parola « disabilità » fa riferimento ad una limitazione temporanea o permanente di una situazione « oggettivizzata », ovvero di uno scostamento per difetto o eccesso nella realizzazione dei compiti e nell'espressione del comportamento rispetto a ciò che è considerato normale per una persona, con la parola « *handicap* » ci si riferisce, invece, ad una situazione « socializzata » ovvero di svantaggio, vissuta da una determinata persona che impedisce la possibilità di ricoprire il ruolo normalmente proprio della medesima persona in relazione all'età, al sesso e a fattori socioculturali;

seppur dunque i due termini non risultino, ad oggi, sovrapponibili e dunque perfettamente sinonimi, appare necessario anche in relazione al mutato contesto storico e sociale, rivedere l'utilizzo del termine « handicappato », anche all'interno degli atti dell'ordinamento normativo italiano, al fine di promuovere una società maggiormente inclusiva anche nell'uso della terminologia;

già nel 2001 l'Organizzazione mondiale della sanità, infatti, è pervenuta alla stesura di uno strumento di classificazione innovativo, multidisciplinare e dall'approccio universale: « la Classificazione Internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute », denominate Icf. Il primo aspetto innovativo della classificazione emerge chiaramente nel titolo della stessa. A differenza delle precedenti classificazioni (Icd e Icidh), dove veniva dato ampio spazio alla descrizione delle malattie dell'individuo, ricorrendo a termini quali malattia, menomazione ed « *handicap* » (usati prevalentemente in accezione negativa, con riferimento a situazioni di *deficit*), nell'ultima classificazione, l'Oms fa riferimento a termini che analizzano la salute dell'individuo in chiave positiva (funzionamento e salute), di fatto accantonando l'utilizzo del termine « *handicap* »;

la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità ha, in aggiunta, fissato, nel 2006, la definizione tuttora ufficiale dell'utilizzo del termine « persone con disabilità » al posto della parola « disabili », considerando superati i termini « *handicap* » ed « handicappato », formulando di fatto un altro passo in avanti nell'utilizzo della terminologia più inclusiva ed appropriata;

nel linguaggio comune, negli ultimi decenni, la parola « handicappato » ha infatti assunto sempre più un'accezione dispregiativa, rappresentando un eloquente esempio di logoramento semantico, di come cioè l'uso errato di una parola modifica concretamente il suo significato. A dimostrazione di ciò vi è il fatto che nel linguaggio colloquiale, e nei contesti avente carattere pubblico (giornali, Tv, *social network* e altro), il termine « handicappato » è oramai in disuso, rappresentando molto spesso, laddove utilizzato, un insulto verso il destinatario del termine stesso —:

se il Governo non ritenga di dover adottare tutte le iniziative di competenza necessarie volte a prevedere, all'interno delle leggi dell'ordinamento italiano, la possibile e totale eliminazione del termine « *handicap* » e di tutte le derivazioni linguistiche ad esso collegate, a favore della più nota ed ormai diffusa terminologia « persone con disabilità », al fine di promuovere la divulgazione di un linguaggio più inclusivo nei confronti delle persone affette da minorazioni fisiche, psichiche o sensoriali, che sono causa di difficoltà di relazione, apprendimento o di integrazione lavorativa, così come previsto dalla già citata legge n. 104 del 1992. (4-11086)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il cosiddetto decreto Semplificazioni 2021 di cui al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sostitui-

sce integralmente il testo originario del comma 13-*ter* dell'articolo 119 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prevedendo che gli interventi dei Superbonus, anche qualora riguardino le parti strutturali degli edifici o i prospetti, con esclusione di quelli comportanti la demolizione e la ricostruzione degli edifici, costituiscono manutenzione straordinaria e sono realizzabili mediante comunicazione di inizio lavori asseverata (Cila) e inoltre si prevede che la decadenza del beneficio fiscale previsto dall'articolo 49 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, opera esclusivamente in determinati casi;

la Corte d'appello del Tribunale di Milano, in relazione all'installazione di un cappotto termico, nel contesto dei lavori di riqualificazione energetica previsti dal « Superbonus » con la recente sentenza del 30 settembre 2021, ha accolto il ricorso di alcuni condomini che contestano la delibera condominiale, approvata con le maggioranze previste dal comma 9-*bis* del citato articolo 119, perché l'installazione del cappotto termico avrebbe comportato un'alterazione del decoro architettonico dell'edificio e pertanto nei casi in cui l'aspetto esteriore degli edifici risulta modificato in modo sensibile, alla luce dell'articolo 1120 del codice civile, la contrarietà anche di uno solo dei condomini sarebbe sufficiente a non autorizzare i lavori —:

dal momento che l'alterazione del decoro architettonico di un edificio costituisce una valutazione sottoposta alle necessarie autorizzazioni delle autorità competenti, se si ritenga adottare iniziative al fine di fornire gli opportuni chiarimenti, per non bloccare molti cantieri in corso d'opera, specificando che la realizzazione dei lavori relativi al « Superbonus » costituiscono comunque manutenzione straordinaria ai sensi dell'articolo 119, comma 13-*ter*, del citato decreto-legge n. 34 del 2020 e pertanto possono essere autorizzati ed eseguiti con l'approvazione in assemblea condominiale, ai sensi del comma 9-*bis*, del medesimo articolo 119, con un numero di voti che rappresenti la maggioranza degli intervenuti e almeno un terzo del valore dell'edificio. (5-07357)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

dalla crisi bancaria di Banca popolare di Vicenza e Veneto Banca hanno avuto inizio procedimenti penali di vasta portata, che hanno coinvolto migliaia di cittadini con un conseguente impegno dell'apparato giudiziario del tribunale di Treviso;

al contempo, l'avvio di questi procedimenti si affianca all'aggravarsi della cronica mancanza di personale presso la procura della Repubblica di Treviso e, in generale, presso la sede del tribunale trevigiano, fortemente penalizzata oramai da anni;

gli ultimi dati disponibili riferiscono di una situazione drammatica prevedendo un giudice, ordinario o onorario, ogni 22.721 cittadini, il 30 per cento in più rispetto alla media veneta e addirittura più del doppio rispetto ai dati nazionali;

Treviso si distingue negativamente anche nell'ambito della giustizia civile relativamente al numero di imprese per giudice: sono 1.748, contro 1.332 della media regionale e con Belluno con il rapporto migliore di 757 imprese per ciascun giudice;

tale situazione, unitamente a quella che riguarda l'organico del personale ausiliario, ha spinto il Procuratore della Repubblica di Treviso a lanciare un allarme serio sullo stato della giustizia trevigiana, dichiarando che la maggior parte dei processi per reati cosiddetti minori sarà inevitabilmente soggetta al rischio di prescrizione, avendo tale situazione determinato la fissazione delle udienze oltre il 2024 —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda assumere, per quanto di compe-

tenza, per consentire quanto prima la copertura delle posizioni vacanti ed al contempo potenziare, anche temporaneamente, l'organico della Procura della Repubblica di Treviso per far fronte all'emergenza in questione. (5-07358)

Interrogazioni a risposta scritta:

CANCELLERI. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

la scorsa settimana, nella provincia di Caltanissetta, un encomiabile intervento delle forze dell'ordine ha consentito di porre fine all'ennesimo caso di sfruttamento del lavoro da parte di due imprenditori agricoli niscemesi nelle cui serre di produzioni orticole, site in contrada « Piano stella » nel comune di Gela (CL), venivano sfruttati ben 20 braccianti;

si tratta di un'azione di contrasto che ha fatto emergere come, a dispetto di una generalizzata minimizzazione del fenomeno, lo sfruttamento lavorativo e del caporalato sia presente, in modo tutt'altro che isolato, anche nell'area della Sicilia centrale;

in realtà, in quest'ultima zona della ragioneria piaga dello sfruttamento del lavoro ha perfino rappresentato la cornice all'interno della quale si sono consumate intimidazioni di ogni tipo volte a mettere a tacere i lavoratori sfruttati, pervenendo talora a epiloghi tragici e sconvolgenti come quello dell'omicidio del giovane Adnan Siddique;

accadimenti come questi spiegano come, anche nella Sicilia centrale, dietro al fenomeno del caporalato vi siano spregiudicate organizzazioni criminali, italiane e straniere, disposte ad avvalersi di ogni mezzo intimidatorio, finanche l'omicidio, per ridurre al silenzio i lavoratori sfruttati;

intimidazione e omertà, come noto, sono i mezzi di cui si avvalgono le organizzazioni criminali di stampo mafioso, contro le quali lo Stato è tenuto ad attivare una reazione decisa non solo sul versante repressivo, ma anche su quello preventivo;

è innegabile come alla base di tali problematiche risieda la mancata attuazione della disciplina di cui alla legge n. 199 del 2016 (cosiddetta legge anti-caporalato), soprattutto con riferimento agli strumenti di natura preventiva, tra i quali « la protezione sociale di cui all'articolo 18 T.U.I. e il controllo giudiziale in azienda finalizzato alla regolarizzazione dei lavoratori »;

senza la decisa e capillare implementazione di meccanismi virtuosi che proteggano i lavoratori subito dopo le denunce ovvero assicurino loro condizioni di vita dignitose tali da sottrarli alla condizione di vulnerabilità, il fenomeno dello sfruttamento lavorativo difficilmente potrà essere sradicato;

sennonché, si prende atto dell'istituzione con il decreto-legge del 23 ottobre 2018, n. 119, (convertito dalla legge 136 del 17 dicembre 2018) di un apposito Tavolo tecnico per l'elaborazione di una strategia nazionale di contrasto al caporalato e allo sfruttamento lavorativo e del Piano triennale 2020-2022 contenente le priorità di intervento, tra le quali, peraltro, figura anche l'importante versante della prevenzione –:

alla luce dell'ennesimo caso di sfruttamento riportato in premessa e della gravità dei fatti che hanno afflitto e continuano ad affliggere la provincia nissena, quali iniziative di competenza siano state adottate nell'ambito del predetto Piano triennale di azione ovvero quali intendano intraprendere, con la massima urgenza, per implementare soprattutto gli strumenti di natura preventiva. (4-11073)

BIANCHI e GIANNONE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere – premesso che:

Davide Paitoni, a Capodanno, a Morazzone (Varese), ha ucciso il figlio Daniele di soli 7 anni con una coltellata alla gola e poi è evaso dai domiciliari per tentare di accoltellare a morte anche la moglie, rag-

giungendola a Gazzada Schianno, nella casa dei genitori di lei;

la vicenda mette sotto accusa un sistema che non è in grado di difendere un bambino e la sua mamma da un uomo che, già nel novembre 2021, aveva tentato l'omicidio di un collega di lavoro;

è evidente che non hanno funzionato *in primis* la custodia cautelare, ma anche il rapporto della tutela sul minore, oltre che le interlocuzioni fra i comuni e le istituzioni;

secondo quanto ricostruisce il quotidiano *la Repubblica*, Silvia Gaggini, mamma di Daniele, separata dal 2019, aveva già presentato due denunce per presunte aggressioni e con tanto di referto medico, ai carabinieri di Azzate e per le quali risulterebbe aperto anche un « codice rosso »;

in procura pende anche un procedimento penale nei confronti di Paitoni per i reati di lesioni e minacce, in relazione a denunce presentate nei suoi confronti dalla moglie e dal suocero a proposito di condotte aggressive in loro danno. Le denunce risalgono ai mesi di marzo e aprile 2021 e si inquadrano nel contesto del conflitto familiare scaturito dalla decisione della moglie di separarsi;

inoltre, Paitoni, prima dell'omicidio del figlio, risultava trovarsi agli arresti domiciliari dopo aver colpito un collega di lavoro con un *cutter*, venendo arrestato per tentato omicidio. Nel documento in cui vengono motivati gli arresti domiciliari per Paitoni, la Gip afferma che « i nodi non sciolti richiedono un'indagine adeguatamente protetta » e che quindi « l'assenza di limitazioni della libertà personale di Paitoni e la sua capacità comunicativa frustrerebbe inevitabilmente il corso delle indagini ». E ancora: « evidenzia il Pubblico Ministero che Davide Paitoni sarebbe sottoposto ad altri procedimenti per reati anche connotati da violenza (maltrattamenti e lesioni), si tratta di carichi pendenti che potrebbero risolversi favorevolmente per l'indagato e che, dunque, non consentono di trarre elementi di qualsivoglia certezza ». In prima istanza il Gip ha deciso di sottoporre Paitoni agli arresti domiciliari, con il divieto di comunicare con l'esterno, tranne che con l'anziano padre. Ma dopo il ricorso dei legali del quarantenne, il 6 dicembre 2021, lo stesso Gip ha poi accolto la richiesta dell'indagato di poter vedere il figlio;

sull'*impasse* creatasi tra procura e tribunale intende far luce anche il Ministero della giustizia, che ha chiesto all'ispettorato di « svolgere con urgenza i necessari accertamenti preliminari » sul caso. Le risultanze dell'ispezione ministeriale potranno chiarire i molti aspetti che destano perplessità, primo fra tutti l'affidamento del piccolo Daniele al papà Davide, nonostante le due denunce per maltrattamenti presentate dalla moglie nei confronti del marito e chiarire come mai il Paitoni abbia avuto la possibilità di vedere il figlio e trascorrere con lui il Capodanno senza alcuna sorveglianza, nonostante l'attivazione di un codice rosso per maltrattamenti in famiglia a suo carico —:

se il Ministro interrogato, al fine dell'efficace tutela di soggetti indifesi come i minori e nell'ottica di prevenire il ripetersi di simili episodi, intenda adottare iniziative per verificare, per quanto di competenza, le ragioni per cui le decisioni prese dagli enti preposti non siano state efficaci nel tutelare la vita del piccolo Daniele;

se intenda adottare iniziative di competenza, anche di carattere normativo, per modificare le disposizioni sugli arresti domiciliari, che non sono risultate idonee nel caso specifico, a trattenere il Paitoni;

se non ritenga opportuno, altresì, adottare iniziative di competenza per modificare le modalità di collaborazione e scambio di informazioni tra procure, magistrati e istituzioni tutte, per evitare « compartimenti stagni » di azione. (4-11087)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la legge 30 dicembre 2020 n. 178, al comma 697, « legge di bilancio 2021 » ha previsto, al fine di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nell'ambito dei trasporti e facilitare la diffusione della mobilità elettrica, l'obbligo per i concessionari autostradali di dotare la propria rete di punti di ricarica elettrica di potenza elevata per gli autoveicoli e che, qualora non avessero provveduto nei tempi stabiliti, avrebbero dovuto consentire ad altri soggetti interessati di candidarsi ad installarli;

si tratta in dettaglio dei punti di ricarica per i veicoli elettrici in grado di assicurare una ricarica veloce, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *e)*, numero 2), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;

come previsto dalla disposizione, occorre garantire che le infrastrutture messe a disposizione assicurino ai fruitori tempi d'attesa per il servizio non superiori a quelli offerti agli utilizzatori di veicoli a combustione interna;

la normativa approvata assegna centottanta giorni ai concessionari delle autostrade per installare punti di ricarica di potenza elevata, ovvero entro il 30 giugno 2021. Nel caso di immobilismo o di mancato interesse si aprono le candidature per chi ne fa richiesta. L'*iter* prevede inoltre, che entro trenta giorni, il concessionario pubblichi un bando per selezionare l'operatore tenendo conto delle caratteristiche tecniche e commerciali e con l'obiettivo di valorizzare efficienza, qualità e varietà dei servizi proposti;

l'Autorità di regolamentazione dei trasporti (Art), nella riunione del 27 maggio 2021, ha approvato una delibera (n. 77/2021), stabilendo per fine febbraio 2022 la data ultima entro la quale pubblicare i requisiti per i bandi –:

quali siano le cause del ritardo rispetto agli obblighi previsti dalla legge n. 178 del 2020 e quali realisticamente siano i tempi per la realizzazione di una infrastruttura di ricarica elettrica sulla rete autostradale, in considerazione dell'obiettivo stabilito nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che prevede di raggiungere un parco di veicoli elettrici pari a 6 milioni entro il 2030 e la conseguente realizzazione di 7.500 punti di ricarica rapida sulla rete autostradale, oltre ai 13.755 punti di ricarica nei centri urbani (Missione 2, investimento 4.3). (5-07359)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

al fine di consentire un incremento di capacità e un miglioramento delle prestazioni coerenti con l'evoluzione dei traffici ferroviari prevista per i prossimi anni, nel 2011 è stato avviato nella regione Lombardia un progetto di Rete ferroviaria italiana s.p.a. (Rfi) volto al quadruplicamento della tratta ferroviaria Milano-Pavia, nonché, sempre sulla stessa linea ferroviaria, un progetto di velocizzazione nella tratta Milano-Genova;

il primo intervento è articolato in due fasi funzionali: quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pieve Emanuele e quadruplicamento della tratta Pieve Emanuele-Pavia. A oggi risulta finanziata solo la prima tratta funzionale a valere sulle risorse individuate nell'aggiornamento 2018-2019 al contratto di programma con Rfi;

l'intervento di potenziamento ferroviario è stato sviluppato nel 2011, con l'avvio delle prime progettazioni relative ai 2 lotti funzionali Milano-Pieve e Pieve-Pavia; nel 2012 è stato completato il progetto preliminare della prima tratta e nel 2015 quello relativo alla seconda tratta. Nel corso del 2017 è stata quindi avviata la progettazione definitiva dell'intero intervento, con-

clusasi nel novembre 2018, con successivo invio del progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 9 maggio 2019;

ai fini dell'avvio dell'*iter* per la procedura di valutazione di impatto ambientale (Via), nel settembre 2019 il progetto è stato inviato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo. In data 2 ottobre 2019 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha pubblicato sul proprio sito l'avviso al pubblico di avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale (*ex* articolo 23 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni) sul progetto definitivo di potenziamento della linea Milano-Genova, tratta Milano Rogoredo-Pavia. Successivamente, è stata richiesta l'attivazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della conferenza di servizi e in data 9 giugno 2020 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto definitivo;

nel novembre 2019, Rfi stimava l'attivazione della prima fase per giugno 2024. A oggi da quanto risulta dagli organi di stampa, i vertici di Cociv (Consorzio collegamenti integrati veloci), consorzio nato per la progettazione e la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità Tortona/Novi Ligure Genova, darebbero per scontato un ritardo di almeno un paio d'anni sulla tabella di marcia;

il problema dei ritardi è legato all'ammasso delle rocce in una zona di incontro delle formazioni degli Appennini liguri, tra le faglie di Sestri Ponente e Voltaggi, per cui sono state cambiate le centine e rinforzate le opere di consolidamento per evitare il crollo; tali interventi hanno comportato un aumento di lavoro delle imprese edili, che dunque hanno chiesto a Rf l'approvazione delle varianti, quindi l'adeguamento dei costi, ma il committente al momento non ha riconosciuto tali interventi; per tali motivi una parte di quelle imprese è stata costretta a mettere in cassa integrazione molti dipendenti e di conseguenza, anche i ritmi di scavo sono calati —:

se il Ministro interrogato intenda indicare le ragioni di tali ritardi e quali ulteriori iniziative di competenza intenda adottare al fine di portare a compimento quest'opera strategica per il nord Italia e per tutto il Paese nel più breve tempo possibile. (4-11074)

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

la linea ferroviaria ad alta velocità e capacità Milano-Genova è un'opera importantissima per il Nord del Paese e per la circolazione delle persone e merci tra il porto di Genova e l'Europa centrale;

si tratta di un progetto che nasce per potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

inoltre, nella seconda lista di 44 opere pubbliche da sbloccare mediante il commissariamento c'è anche il quadruplicamento delle linee Milano Rogoredo-Pavia e Tortona-Voghera; si tratta di interventi fondamentali per rendere davvero vantaggioso il Terzo Valico che devono essere eseguiti in tempi rapidi;

tali commissariamenti hanno infatti lo scopo di accelerare le attività di progettazione e realizzazione delle opere pubbliche; il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è intervenuto sull'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, cosiddetto sblocca cantieri, e ha previsto la nomina di commissari straordinari per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali, nel limite delle risorse che si rendono disponibili, secondo le priorità di intervento stabilita con appositi decreti;

sono già stati emanati due decreti attuativi della norma, con due elenchi di interventi da commissariare, e il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di commissari straordinari;

d'altra parte, in un documento diffuso dal Governo sul Piano nazionale di ripresa e resilienza sembrerebbe che la linea Liguria-Alpi « permetterà il transito di treni merci con lunghezza fino a 750 metri » e « tempi di percorrenza quasi dimezzati sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta Genova-Torino ». Si asserisce che la capacità sarà aumentata da 10 a 24 treni/ora sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano; tuttavia, sul sito di Rfi viene riportato che la velocità massima del tracciato tra Milano Rogoredo e Pavia è di 160 km/h, in estensione al terzo valico dove la velocità massima è fissata a 250 km/h —:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare il Ministro interrogato per accelerare la realizzazione della linea ferroviaria Milano-Genova e per garantire l'alta velocità e capacità sull'intero tracciato in questione. (4-11075)

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

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale: il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida non è sufficiente a coprire le richieste che provengono dai territori;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole del territorio;

in molti casi l'erogazione di questi servizi svolge anche una funzione di garanzia di accesso al mercato del lavoro e, nell'attuale situazione di crisi economica, i continui ritardi possono avere gravi ricadute dal punto di vista sociale;

in particolare, le autoscuole di Reggio Emilia stanno patendo da diversi mesi, a causa della mancanza di esaminatori, gli effetti della grave carenza di prove di teoria e di pratica messi a disposizione rispetto al fabbisogno della clientela; effetti che, oltre a riversarsi sulle condizioni economiche delle imprese in parola, provocano, a causa delle lunghe attese tra le sessioni d'esame, una riduzione della qualità della preparazione degli allievi e, conseguentemente, della sicurezza stradale;

per 4.598 esami di teoria attivi da effettuare, vengono concessi dalla Motorizzazione 486 posti di esame al mese. I tempi di attesa sono quindi circa di 7/8 mesi, mentre per 2.958 esami di guida attivi da effettuare, vengono concessi dalla Motorizzazione 633 posti d'esame al mese e i tempi di attesa sono quindi circa di 4/5 mesi;

in base ai dati raccolti dalle autoscuole del territorio, risulta che la situazione della Motorizzazione reggiana è, in assoluto, tra le peggiori dieci italiane nella comparazione degli indici di rapporto fra esami di guida programmati mensilmente ed il numero di esami di guida in arretrato persistenti per ogni singola sezione —:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare affinché si possa garantire una situazione di normalità nell'erogazione di servizi indispensabili per cittadini e imprese presso tutte le Motorizzazioni civili e, in particolare, presso quella di Reggio Emilia. (4-11078)

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

il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, reca disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze;

il provvedimento al Capo I reca interventi urgenti per il sostegno e la ripresa

economica del territorio del comune di Genova, disciplinando, tra le altre, le prerogative e le attività in capo al Commissario straordinario, nonché quelle del Commissario delegato e misure in materia di trasporto pubblico, di autotrasporto e viabilità;

sono altresì previste, nel medesimo capo, interventi in materia di portualità e l'istituzione, all'articolo 7, della « Zona Logistica Semplificata – Porto e Retroporto di Genova », ai sensi dell'articolo 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2017, n. 205;

una corretta funzionalità della Zls, che combina le dotazioni infrastrutturali regionali con la vocazione produttiva dei territori, incrementerebbe ulteriormente la competitività dei territori in questione, generando nuovo valore economico per la regione e per tutto il Paese;

da troppo tempo si attende la nomina del commissario della Zls in questione, che possa garantire la piena funzionalità di questo strumento in grado di semplificare ulteriormente i processi e incentivare lo sviluppo delle attività economiche nella zona del porto di Genova, già eccellenza a livello nazionale –:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare il Ministro interrogato al fine di procedere alla nomina in tempi certi del Commissario della Zls in questione, in modo da garantire finalmente la piena funzionalità di questo strumento che rappresenta una grande opportunità per tutto il territorio. (4-11083)

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

l'ultimo contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rfi ha previsto uno stanziamento di 110 milioni di euro per gli interventi volti all'elettrificazione della linea Civitanova Marche-Albacina;

gli interventi di elettrificazione sono relativamente semplici per i veicoli più piccoli che percorrono tragitti brevi e non trasportano carichi pesanti; tuttavia, per la tratta ferroviaria in questione, l'elettrificazione rischia di non essere lo strumento più adeguato sia per il forte impatto ambientale delle linee elettriche su un territorio noto per le sue bellezze naturali, sia per alcuni problemi di fattibilità tecnica;

l'idrogeno rappresenta una fonte di energia pulita di straordinaria rilevanza nello sviluppo della mobilità sostenibile, in quanto è considerata una fonte alternativa efficace e strategica per sostenere il processo di decarbonizzazione e per accelerare la riduzione delle emissioni di anidride carbonica al 2025, in linea con le politiche energetiche e ambientali europee;

la tratta in questione è strategica per le finalità di cui sopra, per le caratteristiche del tragitto che si sviluppa su diversi centri abitati e può agevolmente diventare una metropolitana di superficie dai monti al mare, ampliandola ed ottimizzandola nelle fermate; in prospettiva futura, ultimando l'anello ferroviario intorno alla città di Macerata, si può completare in maniera innovativa il sistema di mobilità urbana;

in una fase intermedia è ragionevole pensare di avviare il progetto iniziando a sostituire il materiale ferroviario obsoleto, composto da motrici alimentate a diesel, con nuovi mezzi alimentati a Gnl, combustibile meno inquinante, sulla via della definitiva conversione ad idrogeno;

il nuovo sistema di mobilità ecosostenibile, oltre ad importanti riduzioni di CO_2 a beneficio dell'ambiente e della salute pubblica, ha indubbie ricadute positive sul sistema economico locale, migliorando l'accessibilità dei territori a vantaggio della residenzialità e mobilità lavorativa e di un sistema turistico che si sviluppa sull'intero arco dell'anno, ricordando che la tratta attraversa i territori colpiti dal sisma del 2016 e che ne soffrono ancora le conseguenze;

l'attivazione di un sistema ad idrogeno con base di accumulo e ricarica a Civitanova Marche ha una forte valenza di sviluppo in quanto, in quella zona, un'ex area industriale/commerciale ormai di-

smessa da riqualificare, la ferrovia interseca l'autostrada A14, la Bologna-Taranto, arteria fondamentale per la costa adriatica e la connessione Nord Sud nazionale, creando i presupposti così anche per l'utilizzo dell'idrogeno per la trazione a gomma; nelle previsioni si può individuare un altro punto di ricarica a Fabriano, a servizio della fascia appenninica del centro Italia a cavallo tra due regioni;

già oggi alcune regioni individuate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), caratterizzate da un elevato traffico di passeggeri e con un forte utilizzo di treni diesel su linee non elettrificate, (in particolare dove l'elettrificazione delle linee non è tecnicamente fattibile o competitiva) sono state già indicate per guidare la sperimentazione italiana dell'idrogeno per il trasporto ferroviario;

l'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, appena approvata dal Parlamento, istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un Fondo per la strategia di mobilità sostenibile, le cui risorse, che ammontano complessivamente a 200 milioni di euro per il periodo 2023-2026, verranno ripartite in base a criteri definiti con un successivo decreto e saranno destinate, tra l'altro, all'acquisto di treni ad idrogeno sulle linee ferroviarie non elettrificate —:

se convenga sull'opportunità di adottare convogli ferroviari alimentati a idrogeno da impiegare sulla linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina, anziché procedere all'intervento di elettrificazione, non adatto alla tratta in questione e, in caso di risposta affermativa, quali iniziative di competenza intenda assumere in merito nel più breve tempo possibile. (4-11085)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

ALAIMO, MAURIZIO CATTOI, SAITTA, PAPIRO, GIARRIZZO e DE CARLO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della salute, al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* — Per sapere – premesso che:

il decreto-legge 26 novembre 2021, n. 172, recante misure urgenti per il contenimento dell'epidemia da COVID-19 e per lo svolgimento in sicurezza delle attività economiche e sociali, è attualmente in corso di esame dinanzi alla 1ª commissione permanente affari costituzionali del Senato della Repubblica;

l'articolo 2 ha esteso, dal 15 dicembre 2021, l'obbligo vaccinale, relativo sia al ciclo primario o all'eventuale dose unica prevista, che alla somministrazione della dose di richiamo successiva a esso, al personale scolastico, al personale del comparto della difesa, sicurezza e soccorso pubblico, al personale che svolge a qualsiasi titolo la propria attività lavorativa nelle strutture sanitarie e sociosanitarie e al personale che svolge a qualsiasi titolo la propria attività lavorativa alle dirette dipendenze del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria o del dipartimento per la giustizia minorile e di comunità;

in particolare, si estende l'obbligo vaccinale al personale del comparto della difesa, sicurezza e soccorso pubblico, della polizia locale, nonché dei seguenti organismi: dipartimento delle informazioni per la sicurezza (Dis) Agenzia informazioni e sicurezza esterna (Aise) e Agenzia informazioni e sicurezza interna (Ais);

dalla lettura della disposizione sopra richiamata si evince che è escluso tutto il personale dei corpi forestali delle regioni a statuto speciale;

in conseguenza della mancata indicazione del personale dei corpi forestali regionali tra i soggetti ai quali deve essere esteso l'obbligo vaccinale, si sono creati dubbi interpretativi circa l'applicazione della suddetta norma da parte della regioni a statuto speciale nelle quali operano e sono presenti i corpi forestali regionali;

in questa fase delicata che sta attraversando il nostro Paese, il personale dei

corpi forestali regionali presta servizio anche nell'emergenza sanitaria, affiancando le altre forze di polizia per garantire il rispetto delle misure di prevenzione e contenimento del Covid-19 da parte della collettività;

il 5 gennaio 2022 il Consiglio dei ministri ha approvato un decreto-legge che introduce ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza Covid-19, in particolare nei luoghi di lavoro e nelle scuole. Al riguardo, anche in questo provvedimento, non è stata introdotta alcuna disposizione diretta a estendere l'obbligo vaccinale al personale dei corpi forestali regionali;

ad avviso degli interroganti urge, dunque, intervenire per rimuovere questa lacuna normativa —:

se il Governo intenda adottare iniziative di competenza, anche normative, affinché sia fugato ogni dubbio circa l'applicazione dell'obbligo vaccinale a tutte le forze di polizia che svolgono funzioni di pubblica sicurezza e di polizia giudiziaria.

(4-11070)

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

con nota verbale del maggio 2013 dell'Interpol di Astana è stata segnalata la presenza sul territorio italiano di Mukhtar Ablyazov — ricercato per reati commessi in Kazakhstan, Russia e Ucraina, tra cui appropriazione indebita di denaro e truffa — ed è stato accertato che lo stesso non fosse titolare di alcun permesso di soggiorno valido in Italia, né avesse richiesto il riconoscimento della protezione internazionale;

il 29 maggio 2013, nel corso di una perquisizione della squadra mobile e della Divisione investigazioni generali e operazioni speciali della questura di Roma presso una villa nella quale era stata segnalata come possibile la presenza Ablyazov, è stata individuata la signora Alma Shalabayeva — moglie di Ablyazov — sotto falso nominativo (Alma Ayan) in possesso di un passaporto diplomatico contraffatto e sono stati conseguentemente notificati un decreto di espulsione ed un decreto di trattenimento — convalidato dall'autorità giudiziaria — presso il Centro di permanenza per il rimpatrio di Ponte Galeria, adottato dal questore di Roma;

nel luglio 2014 il prefetto di Roma ha emesso in autotutela un decreto di revoca dell'espulsione in quanto la signora risultava « in possesso di un passaporto rilasciato dalla Repubblica del Kazakhstan a nome Alma Shalabayeva ed in relazione allo stesso di due permessi di soggiorno, in corso di validità, rilasciati, rispettivamente, dal Regno Unito e dalla Lettonia » anche se « la predetta documentazione non è stata prodotta né in alcun modo menzionata dall'interessata durante gli accertamenti compiuti dal personale della Questura di Roma », specificando che l'eventuale esibizione « non avrebbe comportato l'adozione del provvedimento di espulsione con accompagnamento coattivo alla frontiera »;

dal 1992 il Kazakhstan è uno Stato membro dell'Onu, e, nel 2009, l'Italia ha sottoscritto un accordo di cooperazione nel contrasto alla criminalità organizzata ratificato con la legge 7 dicembre 2015, n. 216, e i numerosi accordi bilaterali tra i due Stati lasciano presupporre come l'Italia non considerasse il Kazakhstan un Paese a rischio di violazioni sistematiche dei diritti umani;

la sentenza n. 1594 del 2020 del tribunale penale di Perugia ha condannato gli imputati nel processo per il « caso Shalabayeva », definendo l'operazione come « *extraordinary rendition* al di fuori delle maglie degli istituti di diritto processuale » e che Alma Shalabayeva sarebbe stata di fatto inespellibile, in quanto a rischio di sottoposizione a trattamenti inumani e degradanti nel suo Paese di origine, sebbene la donna si presentava nelle condizioni di essere espulsa in base alla disciplina del « Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero » (decreto legi-

slativo 25 luglio 1998, n. 286 e successive modificazioni ed integrazioni) –:

di quali elementi dispongano i Ministri interrogati in relazione ai fatti esposti in premessa e se intendano chiarire quale sia la procedura da porre in essere nel caso in cui venisse trovato sul territorio italiano un cittadino straniero in possesso di falsa documentazione d'identità o di soggiorno;

se siano a conoscenza di eventuali accertamenti, nel periodo intercorrente tra l'emissione del decreto di espulsione e la sua revoca in autotutela, circa il possesso di documentazione valida in Italia da parte della signora Shalabayeva;

se la procedura adottata nel caso in premessa da parte della questura di Roma sia o meno da ritenersi conforme alla normativa di cui al testo unico concernente la disciplina dell'immigrazione. (4-11071)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazione a risposta scritta:

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

la disciplina giuridica dei lavoratori del settore marittimo è tradizionalmente contraddistinta da caratteri di peculiarità e specialità rispetto alla disciplina generale dettata in materia di lavoro;

le disposizioni che disciplinano il lavoro marittimo possono rinvenirsi principalmente nel codice della navigazione (articoli 323-375) e hanno quale presupposto fondamentale e costante il peculiare ambiente in cui viene svolta l'attività lavorativa (imbarcazione), nonché la modalità con cui si svolge la prestazione del lavoratore, spesso tenuto a rimanere sul natante per periodi anche piuttosto lunghi e sottoposto senza interruzioni, per tutto il periodo di permanenza a bordo, all'autorità del comandante;

rilevante importanza assumono anche le fonti sovranazionali, sia di diritto internazionale, con particolare riguardo alla Convenzione (Oil) sul lavoro marittimo del 2006, ai sensi della quale tutta la gente di mare ha diritto a un luogo di lavoro sicuro e senza pericolo dove le norme di sicurezza siano rispettate, a condizioni di impiego eque, a dignitose condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi, alla tutela della salute, alle cure mediche, a misure previdenziali ed altre forme di protezione sociale, sia di diritto dell'Unione europea;

la peculiarità del lavoro marittimo può riscontrarsi, in generale, nella disciplina pubblicistica che regola l'iscrizione del lavoratore marittimo in specifici registri tenuti da uffici statali e si manifesta nella forma del contratto di arruolamento, che deve essere stipulato per atto pubblico a pena di nullità innanzi all'autorità marittima, concretizzandosi nei particolari doveri che il marittimo è tenuto ad assolvere nel periodo dell'imbarco sotto il controllo del comandante;

sono note le difficoltà che caratterizzano le attività poste in essere dai lavoratori marittimi: lontananza dai propri affetti per periodi prolungati, orari estenuanti, condizioni meteorologiche spesso avverse, spazi angusti a bordo, stress psicofisico, breve permanenza in porto con conseguente danno per le relazioni sociali, e altro, sono tutti elementi che contribuiscono ad avvalorare la necessità di una disciplina *ad hoc* per tali lavoratori;

tutte queste condizioni fanno ritenere necessario e urgente la sussunzione delle attività svolte dai lavoratori marittimi alla categoria dei « lavori usuranti », così come già definita dal decreto legislativo 11 agosto 1993, n. 374;

non si comprendono le ragioni per cui, già ai tempi della commissione tecnico-scientifica istituita con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, in data 8 aprile 1998, non si ritenne opportuno inserire l'attività dei lavoratori marittimi nel novero dei lavori usuranti, soprattutto in virtù delle circostanze gravose che caratterizzano la vita a bordo;

in tutto il mondo sono numerosi i Paesi che riconoscono le condizioni dei lavoratori marittimi come usuranti, approntando apposite tutele e benefici volti a compensare i sacrifici di donne e uomini che spesso vedono buona parte della loro vita dedicata all'attività lavorativa –:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda assumere per ricomprendere le attività svolte dai lavoratori marittimi fra i lavori usuranti, estendendo a detti lavoratori le connesse tutele e i conseguenti benefici previdenziali, sì da porre rimedio a una disparità di trattamento che vede le nostre eccellenze in mare assoggettate a una disciplina che non ne riconosce la reale gravosità. (4-11076)

* * *

SALUTE

Interrogazioni a risposta in Commissione:

ALBANO, PRISCO, RACHELE SILVESTRI, GEMMATO e ZUCCONI. — *Al Ministro della salute*. — Per sapere – premesso che:

le aziende italiane, che siano turistiche o manifatturiere, provano a resistere a negozi chiusi, *lockdown* e crollo del turismo, ma nulla possono a fronte della incoerenza e della confusione nell'applicazione di regole e divieti;

risulta, infatti, che i grandi *buyer* russi abbiano ufficialmente comunicato che non potranno partecipare alla manifestazione Pitti Uomo, in programma dall'11 al 13 gennaio, in quanto vaccinati con un siero non approvato dall'Ema, per la precisione Sputnik, anche avendo completato il ciclo vaccinale, che non consente l'ottenimento del *green pass*;

tale constatazione ha messo in allarme molti imprenditori, come testimonia l'intervento del presidente della Camera di commercio delle Marche, Gino Sabatini, che ha posto importanti considerazioni alle soglie della prossima edizione del Micam, fondamentale per le aziende del calzaturiero e del settore moda, che vedono nella nazione sovietica un importante mercato di sbocco, affermando che: « Il problema è nazionale... Il settore moda non ha confini, ma solo nelle Marche vale oltre 5 miliardi (85 in Italia) di fatturato, pari al 7,2 per cento del totale regionale, e impiega il 7,5 per cento degli addetti d'impresa (37 mila su 460 mila che valgono l'11,9 per cento di tutto il manifatturiero). Eppure continua a essere il più penalizzato dalla crisi pandemica. I ristori non possono bastare. Servono azioni »;

il mercato russo comporta un impatto rilevante anche per il comparto del turismo; i dati raccontano che quasi un milione e trecentomila russi hanno visitato l'Italia nel 2019, con un aumento di quasi il 70 per cento rispetto all'anno precedente che ha interessato in larghissima parte la Puglia e la città di Bari, sede della Chiesa Russa di Bari che custodisce le reliquie di San Nicola e, in quanto tale, meta continua di pellegrinaggi, tanto che Bari è diventato il più importante luogo sacro di pellegrinaggio per la Russia dopo Gerusalemme;

recentemente il Governo italiano ha raggiunto una nuova intesa con il Governo di San Marino sulla validità del *green pass* in vigore sul suolo italiano, per cui la deroga, già in vigore fino al 31 dicembre 2021, che garantiva ai cittadini sammarinesi vaccinati con due dosi di Sputnik (e con eventuale terza dose del siero russo in versione « *light* ») di circolare in Italia con un certificato verde di fatto equiparato a quello italiano, è stata estesa fino al 28 febbraio del 2022;

inoltre, i cittadini sammarinesi che hanno ricevuto due dosi di Sputnik e una terza dose di Pfizer possono circolare in Italia con un *green pass* valido al di là della deroga –:

se sia a conoscenza di quanto riportato in premessa e quali urgenti iniziative di competenza intenda intraprendere per evitare che sia arrecato un ulteriore grave danno alle aziende italiane manifatturiere e turistiche, a causa della impossibilità per

i cittadini russi vaccinati con Sputnik di entrare in Italia. (5-07354)

ZOLEZZI, NAPPI e BUSINAROLO. — *Al Ministro della salute, al Ministro della transizione ecologica, al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* — Per sapere – premesso che:

secondo l'articolo del *Fatto alimentare* del 23 dicembre 2021 sono oltre 13 milioni gli animali (polli e tacchini in particolare) bruciati a causa di oltre 270 focolai di aviaria in Italia. Tali dati sembrano concordi con quelli pubblicati allevamento per allevamento dall'Istituto zooprofilattico delle Venezie che in fase di emergenza afferma di non poter confermare un dato totale certo per la possibile discordanza con il numero di animali effettivamente presente al momento del sequestro;

la maggior parte degli episodi si è registrata in provincia di Verona con qualche caso a Brescia, Mantova e Padova. La situazione è tutt'altro che tranquilla, visto che un numero di casi importante, circa 4 milioni di capi, si era registrato già nel 2017, ma alla fine di un'epidemia durata circa sei mesi. Adesso tale numero è stato raggiunto dopo soli 30 giorni;

il corpo umano ha pochissimi recettori per il virus dell'influenza aviaria e sono presenti soprattutto a livello polmonare. Il virus quindi deve essere respirato in grande quantità in modo da riuscire ad arrivare direttamente negli alveoli, altrimenti si ferma prima non attecchisce ma va monitorata l'insorgenza di eventuali varianti;

« La comparsa dell'aviaria in Italia è aumentata – spiega Guido Grilli, docente di patologia aviarie alla facoltà di Veterinaria dell'Università degli studi di Milano – perché il clima è cambiato e molti uccelli migratori ritenuti i principali responsabili della trasmissione svernano nelle zone umide del nostro Paese (in Lombardia se ne contano quasi 200) anziché prolungare il viaggio sino in Africa ». I tacchini sono gli avicoli più colpiti da questa influenza aviaria;

per cercare di contrastare la diffusione del virus, una variante secondo gli esperti dall'alto tasso di contagiosità, il Ministero della salute ha istituito le cosiddette Zur, vale a dire Zone di ulteriore restrizione, che comprendono le province lombarde di Mantova, Bergamo, Brescia e Cremona, e quelle venete di Verona, Padova, Rovigo, Venezia e Vicenza. All'interno di tali zone vengono applicate severe misure di controllo, a partire dal censimento del pollame negli allevamenti industriali e dalla verifica della tempestiva registrazione in Banca dati nazionale (Bdn), oltre all'obbligo di chiusura di tutto il pollame degli allevamenti all'aperto all'interno di un edificio dell'azienda. È stato predisposto inoltre il divieto di accasamento dei tacchini da carne e il divieto di fiere, esposizioni, mostre e mercati dedicati al settore;

sarebbero 200 i focolai in Veneto, 30 in Lombardia (comunicato del 17 dicembre 2021 di Confagricoltura);

in legge di bilancio vi è una dotazione di 30 milioni di euro per la filiera avicunicola senza vincoli di sostenibilità;

le capacità potenziali dei singoli allevamenti è un dato che si ricava, unitamente all'anagrafica di ciascun allevamento, dalla Banca dati nazionale;

dalla mappa risulta che in Italia, diversamente dagli altri Paesi europei, la stragrande maggioranza dei focolai è in allevamento industriale in Veneto e Lombardia, mentre negli altri Paesi dell'Unione europea sono soprattutto interessati i capi selvatici, e quindi sono pochi casi isolati;

da inizio millennio sono state concesse innumerevoli autorizzazioni all'allevamento di pollame in Veneto e in Lombardia anche in situazioni di scarsa qualità dell'aria e delle falde acquifere;

il finanziamento pluriennale del fondo destinato a finanziare l'attuazione delle misure previste dal programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico, di cui al comma 49 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2022, prevede una somma complessiva di 2,1 miliardi di euro, anche per la riduzione delle emissioni nel settore zootecnico –:

se i Ministri interrogati, per quanto di competenza, intendano adottare iniziative

per disporre il censimento del pollame negli allevamenti industriali e la verifica della tempestiva registrazione in Banca dati nazionale su tutto il territorio nazionale, nonché pubblicare il numero di avicoli soppressi durante gli attuali focolai;

se intendano adottare iniziative per condizionare le autorizzazioni ad ampliamenti o a nuovi allevamenti all'assenza di focolai infettivi negli anni precedenti in quella provincia e al preesistente impatto ambientale del comune interessato dalla richiesta, con particolare riferimento a eventuali infrazioni alla direttiva 2008/50;

se intendano adottare iniziative per disporre i ristori agli allevatori in base alla successiva riconversione o riduzione numerica dei capi, nell'ottica della risoluzione delle procedure di infrazione per la qualità dell'aria per cui è stato finanziato lo specifico fondo di cui alla legge di bilancio 2022;

se abbiano informazioni in merito al contagio umano e interumano dei virus aviari. (5-07356)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'emergenza da Covid-19 non sembra placarsi, anche a causa dell'avvento della cosiddetta variante Omicron che ha determinato, per la sua maggiore forza, un incessante incremento dei casi di positività;

di conseguenza, si è verificato un vertiginoso aumento delle richieste di assistenza da parte di soggetti sospetti positivi, pazienti positivi in attesa di negativizzazione e soggetti entrati in contatto con i contagiati;

a ciò si è aggiunto un generale clima di preoccupazione e cautela che ha accresciuto il numero di richieste di tamponi, molecolari o antigenici, da parte dei cittadini che autonomamente si rivolgono alle strutture ed enti privati accreditati;

nell'ultima settimana l'incremento dei casi di positività da infezione da Covid-19 nella provincia di Salerno ha toccato il picco di 14 mila contagiati, ovvero lo stesso numero di contagiati che si era registrato in provincia nell'intero mese di dicembre;

da qualche giorno, tuttavia, i medici e i sanitari in servizio presso l'Usca, unità speciale di continuità assistenziale, di Campigliano di San Cipriano Picentino (SA) denunciano la grave carenza di tamponi molecolari. Nonostante con il recente decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 229, e con la conseguente ordinanza del Ministro della salute datata 30 dicembre 2021, vi sia stata piena equiparazione tra molecolari e antigenici anche per l'attestazione di inizio e fine quarantena, i molecolari restano in ogni caso, come da fonti mediche e scientifiche acclarate, lo strumento principale e più sicuro per l'individuazione e il tracciamento dei casi di positività da Covid-19;

per tale ragione, e poiché l'attuale contesto si presenta tutt'altro che improvviso, essendo stato anticipato da esperti e medici ormai già da diverse settimane, è quantomeno inconcepibile che vengano a mancare all'interno delle strutture adibite all'assistenza dei cittadini degli strumenti essenziali per la sorveglianza e il monitoraggio come i tamponi molecolari;

tale circostanza finisce per colpire, come troppo spesso in questa pandemia, cittadini e operatori sanitari. I primi, esasperati, su cui pesa in maniera considerevole l'attesa, in una situazione di incertezza e timore, i secondi troppo spesso vittime di biasimi per ragioni che nulla hanno a che vedere con la loro professionalità e il loro indefesso impegno, ma che si legano a decisioni prese *aliunde* –:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti di cui in premessa e quali iniziative competenza intenda adottare per risolvere tale situazione, che sta non solo creando gravi disagi alla popolazione ma incrementa persino il rischio di diffusione del virus. (4-11077)

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

il Governo ha incaricato l'onorevole Roberto Occhiuto, presidente della regione

Calabria, all'attuazione del Piano di rientro dal disavanzo sanitario regionale;

in un articolo di Emiliano Morrone pubblicato il 10 gennaio 2022 sulla testata *on line* « *La Voce di Fiore* », si legge che « dal primo gennaio scorso », G. S. I. « si presenta al 118 di San Giovanni in Fiore ma non può rientrare in servizio, terminato il congedo parentale concessole dall'Asp di Cosenza sino al 31 dicembre 2021 »;

ciò poiché, si riporta, « l'infermiera non è autorizzata ad accedere nei locali della postazione », per quanto precisato in una nota dell'8 gennaio scorso da Riccardo Borselli, direttore del Suem 118 dell'Asp di Cosenza;

secondo il suddetto dirigente, lo impedirebbe una disposizione di trasferimento temporaneo della dipendente, del 5 ottobre 2021, che « per quanto di nostra conoscenza – ha argomentato Borselli – non è mai stata modificata o revocata »;

in pratica, l'infermiera – riassume l'articolo – « si reca a vuoto sul posto di lavoro e ancora non sa in quale reparto dovrebbe essere impiegata », in quanto, nell'ordine di servizio in parola, « firmato dall'allora direttore sanitario dell'Asp di Cosenza, Martino Rizzo, è scritto: "Acquisito il nulla-osta del coordinatore infermieristico (Vincenzo Filareti, *nda*) e del Direttore U.O.C. SUEM-118, si dispone il suo temporaneo utilizzo presso il Presidio Ospedaliero di San Giovanni in Fiore" »;

nell'articolo si legge che il riferito provvedimento « non ha mai avuto seguito, perché nessuno ha formalizzato la nuova destinazione dell'interessata, nel frattempo rimasta a casa tra ferie e congedo parentale regolarmente deliberati »;

nello stesso articolo si racconta di colloqui avviati nella seconda metà del settembre 2021 da Cesira Ariani, responsabile del *Risk management* aziendale, « con il personale della postazione del 118 di San Giovanni in Fiore, per via di vecchi e irrisolti contrasti tra sanitari del servizio, noti anche al commissario aziendale Vincenzo La Regina »;

detti colloqui si sarebbero svolti « in un clima molto acceso, addirittura con il dichiarato intento, da parte di un medico, subito ammonito dalla responsabile del *Risk management*, di esternare all'opinione pubblica la situazione dello stesso 118 »;

in seguito, riporta l'articolo, G. S. I. accettò « di andare altrove per un periodo limitato », ma il 5 ottobre 2021 revocò la sua richiesta di trasferimento temporaneo, « senza ulteriori determinazioni da parte dell'azienda sanitaria »;

poco prima del rientro nell'anno nuovo, G. S. I. « chiese di ricevere i turni di lavoro dal coordinatore Filareti, poi ricordando, per il tramite del proprio legale », che il « "temporaneo utilizzo" non può avere durata superiore ad un mese, a mente dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 28 novembre 1990, n. 384 »;

riguardo all'organizzazione dei riferiti colloqui sul 118 di San Giovanni in Fiore, in una missiva del 15 settembre 2021, l'interrogante aveva richiamato una nota del 31 luglio 2020 – firmata dall'allora commissario dell'Asp di Cosenza e dall'allora direttore del personale – in cui si puntualizzava che gli incarichi di coordinamento e/o funzioni attribuiti discrezionalmente nell'Azienda sanitaria medesima, dunque non già a seguito della prescritta, obbligatoria procedura selettiva, erano dal ritenersi privi di effetti giuridici, sicché si invitavano i vari dirigenti di competenza a non assegnare in futuro detti ruoli, definiti « pseudo incarichi »;

con nota del 23 settembre 2021 l'interrogante poneva precise questioni ai dottori Borselli e La Regina circa turni ed eventuali parentele nella *Pet* 118 di San Giovanni in Fiore –:

se il Governo non ritenga, per il tramite del Commissario *ad acta* Occhiuto, di adottare le iniziative di competenza per verificare, in ordine alla suddetta *Pet* 118, i turni dell'ultimo anno, la legittimità dei comportamenti verso l'infermiera G. S. I. e l'eventuale presenza di personale in rapporto di parentela, in modo da garantire il corretto funzionamento della struttura ai fini della tutela della salute. (4-11080)

APRILE, MASSIMO ENRICO BARONI, DE GIORGI e GRIMALDI. — *Al Ministro della salute*. — Per sapere – premesso che:

l'interrogante ha potuto constatare che, nell'ambito dell'Asl di Lecce è inibito ai cittadini di scegliere il proprio medico di fiducia tra quelli che svolgono la propria attività in un comune diverso da quello dove il paziente ha la propria residenza;

è evidente come tale restrizione sia assolutamente contraria al diritto di ciascuno alla libera scelta del proprio medico di fiducia, diritto costituzionalmente garantito e sancito dalla legge di riforma del Servizio sanitario nazionale;

il Consiglio di Stato, con sentenza n. 1555/2021, ha affermato che il principio di libertà di scelta del medico e del pediatra di fiducia impone di « consentire ad ogni cittadino-paziente la scelta fiduciaria nell'ambito della platea dei soggetti potenzialmente idonei [...] ai quali rivolgersi a tutela del proprio diritto alla salute »;

non è, pertanto, concepibile per l'interrogante che l'amministrazione sanitaria di Lecce possa contravvenire a tali indiscutibili princìpi, limitando il diritto di scelta dei cittadini ai quali, inevitabilmente, è precluso di optare per il professionista di gradimento se questo ha il proprio studio in un comune differente, ancorché situato nello stesso ambito territoriale della Asl;

non può non considerarsi, inoltre, come, specie in un periodo come quello attuale, di grave emergenza sanitaria, sia indispensabile che i cittadini abbiano la possibilità di essere supportati nelle scelte sanitarie da un medico di cui abbiano pienamente fiducia –:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto esposto in premessa e se non ritenga di adottare con urgenza ogni utile iniziativa, per quanto di competenza, per far sì che sia consentito ai cittadini di scegliere liberamente il proprio medico di base tra coloro che svolgono tale attività anche in comuni diversi da quelli in cui un paziente ha la propria residenza.

(4-11081)

DELMASTRO DELLE VEDOVE e DONZELLI. — *Al Ministro della salute*. — Per sapere – premesso che:

nei giorni scorsi, ha tenuto banco una polemica sullo scarso uso delle cure a base di anticorpi monoclonali in Italia, tema riemerso a seguito delle notizie in merito all'infezione e alla cura del noto virologo dottor Massimo Galli;

è fatto noto che le cure a base di anticorpi monoclonali, in determinate condizioni, sono un rimedio effettivo contro l'ospedalizzazione e le conseguenze gravi del Covid. Galli ha potuto usufruire della cura a base di anticorpi monoclonali in virtù della celere definizione della variante che lo ha infettato, dei fattori di rischio, nonché della fase di esordio della malattia in cui versava;

secondo i dati riportati da *La Verità*, in tutta Italia sarebbero state utilizzate solo 32.500 dosi di monoclonali dall'inizio del rilevamento sino a gennaio 2022, a fronte di oltre 7,5 milioni di contagiati da inizio pandemia ad oggi;

tra le cause addotte per lo scarso uso vi sono sia criteri medici, che limiti infrastrutturali. I primi riguarderebbero i parametri relativi ai fattori di rischio vincolanti per l'accesso alle cure, come il parametro riguardante la saturazione. In mancanza di uno solo dei requisiti prescritti viene precluso l'accesso alle cure monoclonali;

i secondi riguarderebbero l'incapacità di procedere a sequenziamenti per la mancanza di mezzi per sequenziare o genotipizzare il virus rilevato, con la conseguente impossibilità di stabilire il tipo di variante e il rischio di somministrare un monoclonale errato;

si ricorda, inoltre, che si tratta di una terapia precoce, da somministrare nei primissimi giorni;

inoltre, emerge dall'articolo che sarebbero state inviate in Romania numerose dosi inutilizzate in Italia per i fattori richiamati sopra, invece di procedere con un efficientamento dei processi per addivenire

a una maggiore somministrazione in Italia –:

quali iniziative intenda adottare il Governo per facilitare l'accesso alle cure a base di anticorpi monoclonali, con particolare riferimento alla revisione dei parametri medici e al potenziamento delle infrastrutture per il sequenziamento del virus;

se corrisponda al vero che siano state inviate dosi di anticorpi monoclonali all'estero e, in caso, quante siano e dove siano state inviate. (4-11084)

Apposizione di firme ad interrogazioni.

L'interrogazione a risposta immediata in assemblea Noja n. 3-02710, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta dell'11 gennaio 2022, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Ferri.

L'interrogazione a risposta immediata in Commissione Rizzetto n. 5-07343, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta dell'11 gennaio 2022, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Bucalo.

Ritiro di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta immediata in Commissione Lapia n. 5-07236 del 9 dicembre 2021.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Miceli n. 5-06888 del 20 ottobre 2021 in interrogazione a risposta scritta n. 4-11071.

ERRATA CORRIGE

Interrogazione a risposta immediata in Commissione Foti n. 5-07333 pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della Seduta n. 625 dell'11 gennaio 2022. Alla pagina 23862, prima colonna, dalla riga diciannovesima alla riga ventesima deve leggersi: « suddette verifiche, questo Ufficio, non dispone di tutti gli elementi necessari per » e non come stampato.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.

18ALB0171380