

655.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>			
Presidenza del Consiglio dei ministri.			
<i>Interpellanza:</i>			
Rampelli	2-01448 25065	Pentangelo	5-07696 25074
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Barelli	3-02812 25066	Spessotto	4-11562 25075
<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>		Serritella	4-11563 25075
Silvestri Rachele	5-07694 25067	Fassina	4-11569 25076
Russo Paolo	5-07695 25068	Interno.	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Vallascas	4-11559 25068	Battilocchio	4-11566 25077
Alaimo	4-11561 25069	Cavandoli	4-11568 25077
Ciaburro	4-11564 25070	Cunial	4-11570 25078
Serritella	4-11567 25071	Cunial	4-11571 25078
Cultura.		Politiche agricole alimentari e forestali.	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Del Monaco	4-11560 25072	Ciaburro	4-11565 25079
Infrastrutture e mobilità sostenibili.		Salute.	
<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Pentangelo	5-07692 25073	Novelli	5-07693 25080
		Apposizione di firme ad interrogazioni	25081

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

PAGINA BIANCA

ATTI DI CONTROLLO**PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI***Interpellanza:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro della transizione ecologica, per sapere – premesso che:

continua la preoccupante corsa al rialzo dei prezzi dei carburanti spinta dalle quotazioni del petrolio in forte aumento;

si tratta di rincari che stanno diventando davvero insostenibili per famiglie e aziende, che, forse qualcuno ha dimenticato, e che stanno ancora facendo i conti con le conseguenze socio-economiche degli ultimi due anni di emergenza pandemica;

se solo di recente aveva colpito la notizia che la benzina aveva raggiunto il prezzo medio dei 2 euro al litro in modalità *self service*, adesso il costo è ulteriormente salito e non di poco: secondo gli ultimi dati di Quotidiano Energia comunicati dai gestori all'Osservaprezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico il prezzo medio della benzina in modalità *self service* ha raggiunto i 2,048 euro al litro con una forchetta compresa tra 2,039 e 2,076 euro al litro; in modalità servito, la media ha raggiunto addirittura i 2,154 euro al litro con diversi marchi compresi tra 2,121 e 2,252 euro al litro; si tratta, peraltro, di prezzi medi perché, purtroppo, ci sono segnalazioni in tutta Italia che parlano di costi anche sensibilmente superiori a quelli delle rilevazioni ufficiali;

i prezzi del carburante sembrano destinati, nei prossimi giorni, a raggiungere nuovi *record*, visto che la corsa del petrolio non sembra frenare e con gli aumenti dei prezzi anche del gas e dell'energia elettrica, la pressione economica sui consumatori e sulle aziende sta diventando davvero insostenibile: secondo il Codacons si sta parlando mediamente di 570 euro annui a

famiglia; l'invasione russa in Ucraina, però, è soltanto una delle cause dell'aumento dei prezzi, legato all'andamento di molti altri indicatori che, a loro volta, possono essere influenzati direttamente o indirettamente dal conflitto in corso;

a incidere sul prezzo dei carburanti è sicuramente l'effetto del cambio tra euro e dollaro, ma oltre al prezzo netto del combustibile, che comprende anche i costi logistici del trasporto del carburante e il guadagno dei gestori della pompa di benzina, il prezzo finale della benzina è determinato soprattutto dalle accise, cioè dalle tasse, e l'Italia, anche in questo settore, detiene uno storico primato negativo: le accise in Italia sono tra le più alte dei Paesi europei;

alcune di queste sono delle imposte di scopo, introdotte dai Governi per raggiungere determinati obiettivi, alcuni dei quali risolti ormai da tempo come la ricostruzione dopo il disastro del Vajont del 1963, dopo l'alluvione di Firenze del 1966, il terremoto del Friuli del 1976, dell'Irpinia 1980 e molti altri; la terza componente è l'Iva che si calcola sia sul prezzo del carburante netto sia sulle accise, di fatto una tassa sulla tassa;

secondo la rilevazione diffusa dal Ministero della transizione ecologica relativa al 28 febbraio 2022, accise e Iva costituiscono il 57 per cento del prezzo finale della benzina, mentre il prezzo industriale copre il 43 per cento;

se allo stato attuale, però, il petrolio del Nord Europa è disponibile, così come quello iraniano, quello venezuelano, quello arabo e quello americano, e se i depositi di greggio sono strapieni visto che negli ultimi 24 mesi i vari *lockdown* hanno ridotto drasticamente la richiesta di questa preziosa materia prima e, ancora, se il petrolio da cui è stata ricavata la benzina attuale è stato pompato, acquistato e raffinato con mesi di anticipo e, quindi, pagato a suo tempo di meno, ci si chiede per quali motivi si stanno subendo aumenti così folli;

l'unica spiegazione rimane un'evidente azione speculativa e, si sa, a pensar male si fa peccato, ma spesso ci si indovina;

le quotazioni internazionali del petrolio, come di molte altre materie prime, stanno volando solo sulla base dell'ipotesi di uno *stop dell'import* dalla Russia che per il momento non c'è;

tale situazione gioca a sfavore dei cittadini, della piccola impresa locale, così come della media e grande impresa nazionale, facendo sprofondare in un baratro profondo l'economia locale e nazionale;

gli italiani hanno mille e un difetto, ma forse meritano qualcosa di più e di meglio; meritano di non dover continuare a pagare la crisi di Suez del 1956, il disastro del Vajont del 1963, l'alluvione di Firenze del 1966, il terremoto del Belice del 1968, la guerra del Libano del 1983 o la missione in Bosnia del 1996; meritano di non dover più pagare le grandi multinazionali del profitto; ma, soprattutto, non meritano un Governo immobile di fronte a quella che è già una crisi socio-economica senza precedenti —:

se e quali immediate iniziative di competenza, anche presso le opportune sedi europee, il Governo intenda assumere per riportare i prezzi dei carburanti a livelli sostenibili, incidendo con interventi strutturali su Iva e accise; nonché per contenere ogni azione speculativa che rischia di compromettere il futuro delle nostre famiglie e del tessuto produttivo nazionale.

(2-01448)

« Rampelli ».

Interrogazione a risposta orale:

BARELLI, SQUERI, BALDELLI, CORTELAZZO, D'ATTIS, MAZZETTI, POLIDORI, PORCHIETTO, SESSA, TORROMINO, GIACOMETTO, CATTANEO, GIACOMONI e MARTINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della transizione ecologica, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

in queste ore, anche a fronte di un significativo rallentamento del petrolio, il prezzo della benzina e del gasolio ha superato i 2,3 euro. Il metano viene erogato

anche a 5 euro. Il fatto che il prezzo del diesel, il cui processo di produzione è meno costoso, abbia superato quello della benzina è un segnale di ulteriore preoccupazione, in quanto la contrazione del mercato, unita alla scarsità del prodotto, ha provocato l'aumento dei prezzi di raffinazione;

ogni qual volta i prezzi dei carburanti salgono sensibilmente riesplode la polemica sulla pesante tassazione che grava su di essi, le accise e l'Iva. Quando si parla di accise nell'ordinamento italiano, ci si riferisce a un insieme di tributi che colpiscono diversi tipi di consumi. Nel 2021 le accise relative ai carburanti hanno assicurato un gettito di oltre 15 miliardi di euro. L'accisa pesa quasi il 40 per cento sul costo finale di benzina e diesel, e aggiungendoci l'Iva al 22 per cento (calcolata su netto + accisa) il carico sale al 55 per cento circa;

nell'Unione europea solo l'Olanda e il Regno Unito hanno imposte indirette sui carburanti più alte dell'Italia e il nostro Paese è rispettivamente all'ottavo (per la benzina) e al settimo posto (per i diesel) nella classifica delle nazioni dove il pieno risulta più caro (dati *EnjoyTravel.com* del 2021); le 19 accise sui carburanti esistenti si sono stratificate nel corso dei decenni sotto forma di sovraimposte per sopperire a talune emergenze (dalla guerra d'Etiopia ai terremoti). La somma ammonta a circa 0,41 euro (per litro), a cui si deve aggiungere l'imposta di fabbricazione sui carburanti, che porta il totale finale dell'accisa a 0,7284 euro/litro per la benzina e 0,6174 euro/litro per il diesel;

l'aumento dei prezzi dei carburanti produce sistematicamente un aumento del gettito nominale dell'Iva, mentre le accise è applicata in misura fissa;

l'aumento dei prezzi ha già generato diversi fenomeni economico sociali: riduzione dei volumi di traffico fino al 40 per cento, il fermo dei pescherecci italiani, l'annunciato sciopero dell'autotrasporto;

con la legge finanziaria per il 2008, a fronte di analoga situazione fu emanata una disposizione, tuttora vigente (articolo

1, commi 290-294), che consentiva ridurre le accise a fronte delle maggiori entrate Iva derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio, se questo avesse superato un determinato valore di riferimento. Dalle valutazioni disponibili, utilizzando tale meccanismo è ipotizzabile una riduzione delle accise di 20 centesimi per litro;

diversi Paesi europei hanno già provveduto a tagliare le accise, senza incorrere nei problemi relativi alle imposte armonizzate —:

se non ritengano opportuno applicare il meccanismo di riduzione delle accise previsto dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244, articolo 1, commi 290-294, emanando con urgenza il decreto ivi previsto, che non comporta riduzioni di gettito per la finanza pubblica. (3-02812)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

RACHELE SILVESTRI e MANTOVANI.
— *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la ripresa economica nelle aree del Centro Italia colpite dal sisma del 2016 continua a presentare forti criticità; tra le misure di beneficio fiscale emanate dal legislatore nel 2017 per aiutare le imprese ubicate nei comuni delle regioni Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo colpiti dagli eventi sismici succedutisi dal 24 agosto 2016, ne venne emanata una, ad esempio, riguardante il credito d'imposta per investimenti, (articolo 18-*quater* del decreto-legge n. 8 del 2017, poi modificato dalla legge di bilancio per il 2020);

il 9 marzo 2021 l'Agenzia delle entrate, con proprio provvedimento, confermò ufficialmente che la misura sopracitata era fruibile solo per gli investimenti effettuati fino al 31 dicembre 2020. Mentre per gli investimenti effettuati nel Mezzogiorno, Abruzzo incluso, il termine risultava essere stato prorogato al 31 dicembre 2021;

con la legge di conversione del decreto « Sostegni *bis* » fu prorogato al 31 dicembre

2021 il credito di imposta anche per le imprese che intendevano investire nelle aree del cratere sismico del centro Italia;

tale proroga, però, trattandosi di aiuto di Stato per le aree terremotate, può divenire operativa solo attraverso l'autorizzazione in proroga da parte dell'Unione europea, condizione essenziale per poter fruire della misura;

con interrogazione a risposta scritta P-005026/2021, presentata presso il Parlamento europeo, il gruppo dei conservatori e riformisti europei (Ecr), alla luce di quanto previsto dalla normativa sugli aiuti di Stato e tenuto conto del fatto che l'ultima concessione relativa al credito di imposta a beneficio delle imprese che investono nel cratere sismico del centro Italia rilasciata dalla Commissione è scaduta il 31 dicembre 2020, chiedeva alla Commissione europea:

1. di comunicare lo stato e i tempi del rilascio dell'autorizzazione necessaria a rendere pienamente operativo l'accesso e la fruizione della misura citata;

2. se non intendesse farsi promotrice, presso le autorità italiane competenti, della necessità di prorogare al 31 dicembre 2022 il credito di imposta;

in data 13 dicembre 2021 la Vicepresidente esecutiva Margrethe Vestager, nel rispondere a nome della Commissione europea e nel ricordare che la limitazione degli aiuti di Stato alla luce del proseguimento delle attività sismiche era attiva per un periodo di tempo limitato (fino alla fine di dicembre 2020), precisava che spetta all'Italia, qualora ritenga necessario garantire anche nel 2022 un meccanismo di sostegno per le imprese che intendono investire nelle zone centrali del Paese colpite da eventi sismici, notificare la misura in questione ai sensi delle vigenti norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato;

la stessa Vicepresidente, nella medesima risposta, affermava che finora la Commissione non ha ricevuto alcuna notifica in proposito;

ad oggi risulta non essere stata emanata alcuna autorizzazione di deroga da parte della Commissione europea e numerose sono le imprese ubicate nel cratere sismico del centro Italia che hanno già acquistato mezzi e attrezzature convinti dell'efficacia immediata della misura legislativa ed altre rimangono in attesa della deroga europea —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali iniziative intenda adottare affinché venga emanata l'autorizzazione in proroga da parte dell'Unione europea e che essa venga estesa fino al dicembre 2022;

se il Governo, in caso di assenza di autorizzazione europea alla deroga e viste le criticità sopra descritte, non ritenga opportuno valutare la possibilità di adottare iniziative normative per prevedere benefici fiscali alternativi al fine di poter risolvere la criticità sopra descritte e dare un supporto economico reale alle imprese ubicate nel cratere sismico del centro Italia.

(5-07694)

PAOLO RUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

l'ordinanza del Commissario straordinario per l'emergenza COVID-19 *pro tempore* del 26 aprile 2020, n. 11, ha fissato il prezzo finale al consumo delle mascherine chirurgiche ad euro 0,50 al netto dell'Iva;

il protocollo d'intesa fra il Commissario straordinario, il Ministero della salute e le associazioni dei farmacisti, ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 229, ha previsto, per le farmacie aderenti, l'impegno a praticare per ciascuna mascherina FFP2 un prezzo di vendita al pubblico non superiore ad euro 0,75 Iva compresa;

l'ordinanza del Ministro della salute del 26 aprile 2020 ha previsto che, per l'importazione di mascherine chirurgiche e facciali filtranti FFP2 e FFP3, non costituisce impedimento al rilascio del nulla osta sanitario, né all'immissione in commercio,

la circostanza che l'etichetta sia scritta in una delle lingue dell'Unione europea diversa rispetto alla lingua italiana. In base a tale disposizione è pertanto attualmente possibile vendere al pubblico le mascherine sopra indicate anche qualora l'etichetta non sia scritta in italiano, ma riporti la lingua di un altro Stato dell'Unione europea;

l'articolo 9 del decreto-legge n. 221 del 2021, convertito dalla legge n. 11 del 2022, proroga fino al 31 marzo 2022 la somministrazione a prezzi contenuti di test antigenici rapidi e l'esecuzione gratuita degli stessi per i soggetti che non possono ricevere completare la vaccinazione;

le suddette disposizioni cessano i loro effetti alla data del 31 marzo 2022 con il termine dello stato di emergenza conseguente alla pandemia da Sars-Cov-2 —:

se il Governo non ritenga di adottare iniziative volte a prorogare fino al 31 dicembre 2022 i suddetti prezzi calmierati di mascherine chirurgiche, FFP2 e FFP3, nonché la somministrazione a prezzi contenuti di test antigenici rapidi e l'esecuzione gratuita degli stessi per i soggetti che non possono ricevere o completare la vaccinazione;

se non intenda consentire la vendita fino ad esaurimento scorte di mascherine chirurgiche e facciali filtranti FFP2 e FFP3 acquistate entro il 31 marzo 2022 con etichetta scritta in una delle lingue dell'Unione europea diversa rispetto alla lingua italiana. (5-07695)

Interrogazioni a risposta scritta:

VALLASCAS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi, gli organi di stampa hanno dato ampio risalto alla pubblicazione della quinta edizione dell'analisi del Centro studi CoMar (Comunicazione, Marketing, Multimedia, Formazione) sulle partecipate dello Stato, censite singolarmente;

particolare importanza è stata data alla circostanza che sono numerosi gli or-

ganismi e gli incarichi che dovrebbero essere rinnovati a breve;

il *Corriere della Sera* del 4 marzo 2022 (edizione *online*) riferisce che « Sono 639 le poltrone in scadenza per le quali è previsto l'avvicendamento di 146 organi sociali di 107 società del ministero dell'economia. Il loro rinnovo è calendarizzato nelle assemblee di bilancio da convocare nei prossimi mesi: si tratta di 91 consigli d'amministrazione e 55 collegi sindacali, per un totale di 399 consiglieri e 240 sindaci »;

in calendario vi è il rinnovo di « 15 società controllate direttamente dal Ministero dell'economia e delle finanze: si tratta di 22 consiglieri e 50 sindaci » per « realtà come Arexpo, Invitalia, PagoPa, Sace (cui mancano pochi passaggi per rientrare del tutto al Mef), Sogin, Sport e Salute »;

nell'articolo si legge inoltre che più consistente è « il numero degli incarichi da assegnare nelle 92 controllate indirettamente dal Tesoro: 377 consiglieri e 190 sindaci [...] Le più rilevanti sono le nomine dei *board* che fanno capo a Cassa depositi e prestiti: Ansaldo Energia, Fincantieri, Italgas, Snam »;

a questi, secondo quanto riferito dagli organi di stampa, si aggiungono « i rinnovi di controllate di Enel, Eni, Ferrovie, e quelli di Leonardo, Poste e Rai »;

come più volte sottolineato negli articoli giornalistici « La titolarità delle nomine è in capo all'organo di governo del Mef, ma sui *dossier* è al lavoro il più ascoltato tra i consiglieri del *premier* Mario Draghi, Francesco Giavazzi » mentre « Operativamente sono in campo gli *headhunter* Eric Salmon&Partners, Key2People, Russel Reynolds Associates e Spencer Stuart Italia »;

come già accaduto in passato, il procedimento di rinnovo degli incarichi rischia di avere una valenza squisitamente politica, tant'è vero che lo stesso articolo del *Corriere della Sera* sostiene che « politicamente parlando, queste nomine saranno l'ennesimo banco di prova per la tenuta del Governo, che finora, in *dossier* simili, tra

molte conferme e qualche sorpresa, ha saputo stare in equilibrio »;

questa circostanza desta legittima inquietudine per gli elementi discrezionali che potrebbero intervenire su una procedura di vaste dimensioni che prevede 639 nomine in posizioni chiave all'interno di 107 aziende controllate direttamente e indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze;

è il caso di sottolineare che le società partecipate interessate dal rinnovo degli organi statutari hanno, per dimensioni, fatturato, risorse umane e finanziarie, un ruolo di grande rilevanza, e in molti casi strategico, nell'economia del Paese, con interessi operativi e commerciali in tutto il mondo, circostanza che impone procedure di nomina improntate alla massima trasparenza e alla ricerca di *manager* di comprovata competenza;

in particolare, le nomine devono essere rispettose di quanto disposto dall'articolo 11 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, in base al quale « i componenti degli organi amministrativi e di controllo di società a controllo pubblico devono possedere i requisiti di onorabilità, professionalità e autonomia »; si tratta di una disposizione non sempre applicata in maniera univoca, ma oggetto, negli anni, di interpretazioni, di volta in volta, restrittive o estensive —:

quali iniziative il Governo intenda adottare, per quanto di competenza, anche di natura normativa, per garantire, nelle procedure di rinnovo degli organismi statutari delle aziende partecipate, trasparenza e oggettività, nonché il rigoroso rispetto di quanto stabilito dal citato decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175:

se non ritenga opportuno, per quanto di competenza, adottare iniziative normative al fine di sottoporre al parere delle competenti commissioni parlamentari le citate nomine, anche al fine di verificare professionalità, onorabilità e assenza di eventuali conflitti di interessi. (4-11559)

ALAIMO, GIARRIZZO, ASCARI, MANZO e D'ARRANDO. — *Al Presidente del Consi-*

glio dei ministri, al Ministro per le pari opportunità e la famiglia, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dello sviluppo economico. — Per sapere — premesso che:

ad oggi, come sottolineato dalla Commissione europea nella comunicazione relativa alla strategia per la parità di genere 2020-2025, nessuno Stato membro dell'Unione europea ha raggiunto la parità tra uomini e donne nel mondo del lavoro a livello di retribuzioni, assistenza e pensioni;

gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza hanno posto, tra gli altri, particolare attenzione alla parità di genere. Infatti, nell'ambito della Missione 5 del Piano, l'investimento 1.3, pari a 10 milioni di euro, è dedicato alla attivazione di un Sistema nazionale di certificazione della parità di genere, con l'obiettivo di incentivare le imprese ad adottare *policy* adeguate a ridurre il divario di genere in tutte le aree maggiormente critiche, quali, ad esempio, opportunità di crescita in azienda, parità salariale a parità di mansioni, politiche di gestione delle differenze di genere, tutela della maternità;

con la legge 5 novembre 2021, n. 162 è stato istituito il Sistema di certificazione della parità genere: tale certificazione è rilasciata, a decorrere dal 1° gennaio 2022, a tutte le aziende che dimostrano l'effettività e l'efficacia delle proprie politiche in tema di parità di genere tra uomo e donna;

gli enti di certificazione hanno il compito di esaminare non solo semplici progetti o documenti programmatici, bensì di valutare tutte le misure adottate in concreto dai datori di lavoro per ridurre i divari su opportunità di crescita, parità salariale, gestione delle differenze di genere, tutela della maternità. Come conseguenza pratica, il rilascio di tale certificazione comporta diversi vantaggi sia per le aziende private che per i lavoratori;

la legge 5 novembre 2021, n. 162, ha previsto, altresì, l'adozione di uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delegato

per le pari opportunità, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro dello sviluppo economico, per la definizione dei criteri e delle modalità attuative del Sistema di certificazione della parità di genere; ad oggi, tuttavia, sembrerebbe che non siano state ancora definite le effettive modalità di attuazione e i parametri minimi per il conseguimento di tale certificazione, né le modalità di acquisizione e monitoraggio dei dati necessari al suo ottenimento, tenuto conto della mancata adozione dei relativi decreti;

la misura persegue lo scopo di assicurare una maggiore partecipazione delle donne al mercato del lavoro, ridurre il *gender pay gap*, migliorare le condizioni di lavoro delle donne anche in termini qualitativi, di remunerazione e di ruolo e promuovere la trasparenza sui processi lavorativi nelle imprese —:

quale sia la tempistica di adozione dei decreti con i quali saranno definiti i criteri e le modalità attuative del Sistema di certificazione della parità di genere, al fine di realizzare quanto prima nel nostro Paese la parità tra uomini e donne nel contesto lavorativo, accrescere l'occupazione femminile e migliorare le condizioni lavorative per le donne. (4-11561)

CIABURRO e CARETTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dello sviluppo economico, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della transizione ecologica, al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

come noto, l'invasione russa in Ucraina sta aggravando il fenomeno del rincaro di energia e materie prime;

il caro materiali, infatti, continua ad aggravarsi portando all'arresto di numerosi cantieri e lavori in corso, relativi a contratti stipulati anni fa, prima che tale rincaro si manifestasse, ma senza alcun meccanismo revisionale per compensare eventuali fenomeni inflattivi;

considerando le stime di costi extra per i lavori, effettuate dalle associazioni di

categoria, sul 2-3 per cento, i lavori in corso stanno subendo rincari e costi aggiuntivi per il 15-20 per cento, con la conseguenza che tale rincaro è spesso compensato dalle attività pur di conseguire il termine dei lavori;

in alternativa, è crescente il fenomeno relativo alle richieste di risoluzione dei contratti;

il citato fenomeno, senza interventi di regolamentazione di alcun tipo, rischia di compromettere la riuscita e l'esito di tutti i lavori pubblici assegnati sul territorio nazionale, in tal senso, si ravvisano necessarie modifiche che permettano di prorogare le misure di calmieramento dei prezzi delle materie prime in modo che coincidano almeno con la durata dei contratti pubblici —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali iniziative di competenza intenda predisporre per:

a) garantire un calmieramento e un contenimento dei costi delle materie prime in edilizia alla luce del recente rincaro materiali con durata parametrata sulla base dei contratti pubblici assegnati su tutto il territorio nazionale;

b) tutelare la tenuta del comparto dell'edilizia su tutto il territorio nazionale alla luce del rincaro di energia e materie prime nell'entità straordinaria rilevata in premessa;

c) integrare economicamente gli enti coinvolti nelle operazioni di calmieramento e contenimento dei prezzi, garantendo, ogni caso, che non vi siano aggravii nelle loro economie;

d) elaborare un quadro normativo emergenziale di natura transitoria che possa coprire le emergenze sopravvenute in materia di colli di bottiglia, catene di fornitura, rincaro dei prezzi e collegamenti logistici. (4-11564)

SERRITELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dello sviluppo*

economico, al Ministro dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:

l'intelligenza artificiale è una tecnologia determinante nel futuro dell'Unione europea;

le istituzioni dell'Unione europea si sono impegnate a stimolare lo sviluppo dell'intelligenza artificiale in sicurezza e nel rispetto dei diritti fondamentali;

nel febbraio 2020, la Commissione europea ha presentato il Libro bianco che definisce gli obiettivi e l'approccio dell'Unione europea verso gli sviluppi connessi all'intelligenza artificiale;

l'articolo 49 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 prevede la realizzazione di un'infrastruttura di ricerca di interesse nazionale denominata Centro nazionale per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico nel campo della mobilità e dell'*automotive*, con sede a Torino, nell'ambito del programma *green new deal* e del Piano Transizione 4.0;

l'articolo 49 del decreto-legge n. 34 del 2020 prevedeva che il finanziamento fosse erogato nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 26 del regolamento (UE) n. 651/2014;

il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali, convertito con modificazioni dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, prevede, all'articolo 62 e all'articolo 62-bis, disposizioni per l'istituzione della «*Fondazione Centro italiano di ricerca per l'automotive e aerospace*»;

l'articolo 62, nel testo originario, modificava la normativa sul Centro nazionale di eccellenza per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico nel settore *automotive* nell'area di crisi industriale complessa di Torino al fine di renderla compatibile con la disciplina degli aiuti di Stato a favore della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione, prevedendo una autorizzazione di spesa permanente di 20 milioni di euro a decorrere dal 2021;

l'articolo 62-*bis*, a sua volta, chiarisce la natura giuridica dell'istituto, prevedendo una Fondazione;

la suddetta si occuperà di ricerca su temi tecnologici ed ambiti applicativi relativi alla manifattura, partendo da *automotive* e *aerospace*, con prevedibili evoluzioni verso Industria 4.0 e la sua intera catena del valore, per la creazione di un'infrastruttura di ricerca ed innovazione che utilizzi i metodi di intelligenza artificiale;

per la costituzione della Fondazione e per la realizzazione del progetto volto ad incrementare l'innovazione del Paese nel settore è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro annui a decorrere dal 2021. Ai relativi oneri si provvede, quanto a 20 milioni per il 2021, mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze urgenti ed indifferibili, come rifinanziato dall'articolo 77, comma 7, del decreto-legge, n. 73 del 2021, a decorrere dall'anno 2021;

le modalità di attuazione, nonché il trasferimento delle risorse alla fondazione, sono stabiliti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca e con il Ministro dello sviluppo economico —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti suddetti, nonché quali iniziative intenda porre in essere al fine di una celere costituzione e operatività della Fondazione Centro italiano di ricerca per l'*automotive* e *aerospace* con sede a Torino. (4-11567)

* * *

CULTURA

Interrogazione a risposta scritta:

DEL MONACO, DEL SESTO, GRIMALDI, VILLANI, IORIO e NAPPI. — *Al Ministro della cultura.* — Per sapere — premesso che:

con deliberazione n. 79 del 26 giugno 2020, la giunta comunale di Caserta ha deciso di approvare il progetto definitivo

per la realizzazione di un « impianto integrato di selezione di materiali riciclabili dal rifiuto indifferenziato e trattamento biologico del rifiuto organico » in località Ponteselice, in prossimità della Reggia di Caserta. L'area ricade nella sub zona P.C.M.3 (« Protezione complessi e assi monumentali ») del piano territoriale paesistico di Caserta (decreto ministeriale 18 ottobre 2000) rispetto alla quale, nelle norme di attuazione del piano, risulta altresì indicato che sono ammessi « interventi di localizzazione di insediamenti produttivi (industriale, artigianale, commerciale), se inclusi in piani Asi e Pip con un'altezza consentita fino e non oltre i metri 7 » ed è interessata da un vincolo paesaggistico e ambientale (decreto ministeriale del 14 settembre 1962 e del 28 marzo 1985);

con decreto dirigenziale n. 45 dell'11 dicembre 2017 il comune di Caserta, è stato ammesso a finanziamento provvisorio per la realizzazione dell'intervento per un importo omnicomprensivo di euro 26.499.980,00 finanziato a valere sul Fondo di sviluppo e coesione 2014/2020;

con lo stesso decreto è stata liquidata la somma di euro 2.649.999,80 — pari al 10 per cento dell'intero finanziamento — a titolo di anticipazione;

con decreto dirigenziale n. 1512 del 21 febbraio 2018 il comune di Caserta ha aggiudicato la gara per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva dell'impianto;

il Raggruppamento temporaneo di imprese (Rtp) aggiudicatario della progettazione ha trasmesso al comune di Caserta il progetto definitivo dell'impianto acquisito agli atti del comune con prot. 0126007 del 10 dicembre 2018, per un importo pari a euro 42.912.998,90, maggiore all'importo ammesso a finanziamento pari a euro 26.499.980,00;

con delibera di giunta comunale n. 79 del 26 giugno 2020 il comune ha approvato il progetto definitivo per l'importo di euro 42.912.998,90 ed ha dato mandato al Rup di affidare la redazione di due stralci funzionali, di cui il primo di importo pari a

quello ammesso a finanziamento di euro 26.499.998,00;

con nota acquisita prot. n. 263657 del 14 maggio 2021, il comune di Caserta ha trasmesso un nuovo cronoprogramma;

con nota prot. n. 94769 del 14 settembre 2021 – acquisita al protocollo generale con prot. n. 454454 del 15 settembre 2021 – il comune ha trasmesso la documentazione da cui risulta la presentazione al competente ufficio regionale della istanza per la verifica di assoggettabilità e Via in data 10 settembre 2021, con ricevuta di consegna prot. n. 501792. Tale documentazione è stata integrata in data 7 gennaio 2022 come concordato da riunione comune-regione Campania in data 14 dicembre 2021 acquisito al prot. reg. 451020 del 13 settembre 2021;

con nota 9999 del 10 gennaio 2022 l'ufficio Staff tecnico amministrativo valutazioni ambientali della regione Campania, ha informato che era possibile prendere visione, sul sito tematico Vas-Via-Vi, dello studio preliminare ambientale del gennaio 2022 e ha comunicato che, nei successivi 30 giorni, è possibile presentare le proprie osservazioni all'ufficio;

va considerato che, attualmente, il progetto definitivo dell'impianto di compostaggio è sottoposto a *screening* di verifica di assoggettabilità a Via (Valutazione di impatto ambientale) e in attesa di parere da parte della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Caserta e Benevento;

va considerato altresì che la località Ponteselice è collocata di fronte al Complesso Monumentale Reggia di Caserta, ed è impressione che sia stato completamente dimenticato il valore paesaggistico del sito, che ricade nella cosiddetta *Buffer Zone* del sito Patrimonio dell'Unesco –:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti sopra esposti e quale il suo orientamento, per quanto di competenza, in merito alla tutela e salvaguardia del paesaggio. (4-11560)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

a causa dell'aumento del costo dei carburanti, l'Unione delle associazioni nazionali più rappresentative dell'autotrasporto, dopo le richieste al Governo, per l'adozione di misure idonee a contenere gli effetti dovuti agli aumenti di benzina e gasolio e per garantire la prosecuzione delle attività, richieste rimaste inasudite, ha annunciato lo svolgimento in tutta Italia di manifestazioni nella giornata del 19 marzo;

il costante e insostenibile aumento del costo del carburante ha determinato una situazione ingestibile per le imprese dell'autotrasporto italiano, che non riescono a farsi riconoscere dalla committenza i maggiori costi dovuti agli stessi aumenti;

gli operatori del settore temono la pesante situazione dei costi abnormi sostenuti dalle imprese di autotrasporto, alcune delle quali potrebbero essere costrette a fermarsi, perché potrebbero ritenere più conveniente lasciare i propri mezzi sui piazzali piuttosto che continuare a viaggiare in queste condizioni;

appare determinante l'aumento di 8 centesimi in una settimana del prezzo della benzina che è costata 1,953 euro al litro in media tra il 28 febbraio e 6 marzo 2022. È aumentato anche il costo del gasolio auto, che ha subito un rincaro di 8 centesimi e si è portato a 1,829 euro al litro rispetto a 1,740 euro della settimana tra il 21 e il 27 febbraio. Si è registrato un aumento di poco più di 15 centesimi per il gasolio da riscaldamento, salito a 1.715,92 euro al litro;

il Governo, nonostante si fosse impegnato in tempi brevissimi a fornire le soluzioni più adeguate per consentire alle aziende di fronteggiare l'emergenza, ha per

ora stanziato solo 80 milioni di euro, sostegno che certamente non risolve i problemi della categoria —:

quali iniziative ulteriori, per quanto di competenza, il Governo intenda adottare in relazione al problema esposto in premessa. (5-07692)

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

a causa dell'aumento del costo dei carburanti, una delle associazioni maggiormente rappresentativa della categoria dei centri di soccorso per autoveicoli, ha proclamato lo stato di agitazione;

l'andamento dei prezzi dei carburanti costringerà a fermare i mezzi di soccorso, e potrebbe mettere in discussione migliaia di posti di lavoro, nonché la sicurezza della circolazione stradale poiché le imprese che garantiscono tale servizio essenziale per gli automobilisti stanno lavorando in perdita, nell'assoluta indifferenza dell'Anas delle società di servizio e delle istituzioni;

si rileva lo stato di agitazione della categoria a cui seguiranno delle manifestazioni di sensibilizzazione e protesta su tutto il territorio nazionale. La categoria dei soccorritori stradali — già duramente provata dagli effetti della pandemia, durante la quale ha continuato a fornire comunque assistenza al trasporto pubblico e privato senza ricevere alcun aiuto da parte dello Stato — non riesce più a far fronte alla crescita quotidiana dei costi gravanti sulla propria attività. Restano infatti puntualmente privi di risposta tutti gli appelli alla Società di servizio (Aci), Vai, *Europ Assistance*, Ima e altro) per la revisione delle tariffe applicate nei contratti stipulati con le imprese di soccorso stradale. Ne consegue che tutto il peso degli aumenti resta esclusivamente a carico dell'operatore che materialmente effettua il soccorso o il recupero del veicolo a seguito di avaria o di incidente stradale;

in Italia, il servizio di soccorso stradale sulla rete stradale e autostradale ita-

liana è gestito dall'Anas o dalle società concessionarie del servizio, che, a loro volta, si avvalgono dei soccorritori stradali, ai quali, nel corso degli ultimi anni, sono state imposte tariffe sempre meno favorevoli. Ciò in applicazione del comma 12 dell'articolo 175 del codice della strada (« Il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'ente proprietario »). Quindi, pur di non chiudere i battenti di aziende fondate spesso dai padri o dai nonni, i soccorritori hanno accettato contratti capestro, imposti dall'oligopolio costituito dalle società di servizio e privi di qualsiasi clausola di adeguamento delle tariffe in caso di rilevante aumento dei costi. Ora tutto questo non è più possibile. Continuare a resistere, lavorando in perdita, non è un'ipotesi praticabile ancora per molto; il soccorso stradale è costretto a spegnere i motori dei carri. E poi ci si domanda perché mai non si riesca a regolamentare il settore del soccorso stradale meccanico. Da anni si chiede, in ogni sede, che siano individuate modalità che regolino il soccorso e che ne tutelino le specifiche professionalità. È sconcertante e pericoloso che chiunque si possa improvvisare soccorritore stradale, seppur privo di adeguata formazione e dei mezzi adatti alle diverse tipologie di intervento; la sicurezza stradale passa anche attraverso modalità di soccorso che non mettano in pericolo operatori, forze dell'ordine ed utenti della strada;

si tratta dell'unica a categoria di lavoratori che chiede allo Stato regole e non solo aiuti economici e si confida nell'attenzione del Governo per superare queste criticità e riprendere la propria, preziosa opera per la sicurezza degli automobilisti, motociclisti, camionisti e altri lavoratori del trasporto su gomma —:

quali iniziative, per quanto di competenza, intenda adottare per dare soluzione al problema narrato in premessa, sia per l'aspetto del sostegno economico alle imprese che lavorano sostenendo costi maggiori dei ricavi, rischiando il fallimento e il licenziamento dei lavoratori dipendenti, sia per quanto riguarda l'aspetto ordinamen-

tale, poiché si attende una regolamentazione statale per il settore, che dia riconoscimento specifico alla categoria del soccorso stradale per la miglior tutela di chi necessita del servizio pubblico oggettivamente reso. (5-07696)

Interrogazioni a risposta scritta:

SPESSOTTO, MASSIMO ENRICO BARONI e LEDA VOLPI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

con decreto ministeriale n. 578 del 2020 sono state adottate linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti;

per il monitoraggio dinamico ed il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel delle strade statali e delle autostrade, con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza, il Governo ha stanziato 450 milioni di euro del Piano complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza;

la cifra è articolata in annualità, dal 2021 al 2026, e sarà trasferita ai soggetti attuatori in seguito all'approvazione del piano degli interventi;

l'obiettivo 9 dell'Agenda Onu 2030 definisce le infrastrutture sostenibili e resilienti come condizione necessaria per uno sviluppo pieno e durevole;

il territorio italiano, a causa delle sue caratteristiche geologiche, morfologiche e idrografiche, è naturalmente predisposto a fenomeni di dissesto quali frane e alluvioni;

nei prossimi anni, per motivi legati alla vetustà di alcune opere e all'impatto prevedibile dei cambiamenti climatici, il nostro Paese dovrà accrescere il proprio sforzo nella direzione della manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture, in un'ottica di prevenzione dei rischi; con decreto-legge n. 109 del 2018 è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa), che ha raggiunto la piena operatività il 30 novem-

bre 2020, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 520 del 2020;

con il decreto-legge n. 109 del 2018, convertito dalla legge n. 130 del 16 novembre 2018, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato istituito l'Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (Ainop);

ad oggi manca un censimento ufficiale della rete stradale italiana;

si stima che la sua estensione sia di circa 840.000 chilometri, di cui 8.006 chilometri di autostrade e 27.259 chilometri di strade statali (Anas), con 2.179 gallerie, 21.072 ponti e viadotti, 6.320 cavalcavia;

a fronte di tale vastità, lo stanziamento di 450 milioni di euro non sembra sufficiente ed è significativamente inferiore rispetto allo stanziamento di un miliardo di euro previsto per il monitoraggio tecnologico e la messa in sicurezza delle autostrade A24 ed A25 —:

se non intenda adottare ulteriori iniziative per un ampliamento delle risorse destinate alla messa in sicurezza di ponti e viadotti;

se intenda fornire elementi in merito allo stato di avanzamento della registrazione delle opere nell'archivio informatico delle opere pubbliche. (4-11562)

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

il trasporto marittimo rappresenta un asset fondamentale per l'economia globale ed i lavoratori marittimi sono l'asse portante del sistema;

l'istruttore marittimo è la figura centrale nello sviluppo delle competenze dei marittimi e i requisiti richiesti dall'amministrazione sono stringenti e molto complessi;

l'istruttore marittimo è sempre stato in contatto diretto con chi è obbligato alla formazione nel settore dello *shipping*, an-

che se manca totalmente la tutela di questa figura da un punto di vista normativo e regolamentare;

il decreto direttoriale 8 marzo 2007 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti disciplina la « Procedura d'idoneità allo svolgimento dei corsi di addestramento per il personale marittimo »;

il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ha avviato il « Censimento corpo istruttori accreditati nell'ambito dei corsi di addestramento per il personale marittimo »;

con il suddetto, l'Amministrazione con « l'obiettivo di uniformare le modalità di accreditamento dei docenti dei corsi erogati da codesti centri di addestramento » richiede di inviare « entro il 31 marzo 2022, per ogni singolo corso autorizzato, l'elenco dei docenti, dei direttori e dei vicedirettori effettivamente parte del corpo istruttori, allegando per ciascuno di essi la rispettiva lettera di accreditamento nell'ambito dello specifico corso »;

nella lettera inviata dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, si fa presente che « per i corsi riconosciuti ai sensi del Decreto 2 maggio 2017 "Istituzione del corso di sopravvivenza e salvataggio per il personale marittimo" e del decreto 15 maggio 2017 "Istituzione dei corsi antincendio di base e antincendio avanzato per il personale marittimo, inclusa l'organizzazione antincendio a bordo delle navi petroliere, chimichiere e gasiere", l'accreditamento dei docenti ha una validità non superiore ai 5 anni. Per tali istruttori, pertanto, alla scadenza quinquennale del rispettivo periodo di accreditamento, ogni centro dovrà produrre una nuova istanza per ciascun docente inserito nel corpo istruttori, allegando la pertinente documentazione che attesti il mantenimento dei requisiti specifici previsti dai suddetti Decreti »;

l'avvio della suddetta procedura di censimento ha generato forte preoccupazione tra gli operatori del settore, in quanto molti centri di formazione potrebbero ritrovarsi senza personale qualificato;

il problema riguarda soprattutto la figura dell'istruttore marittimo che negli ultimi cinque anni ha prestato servizio continuativo in uno degli attuali cinquantaquattro centri italiani e che potrebbe ritrovarsi quindi senza lavoro, dato che non potrebbe insegnare, considerata l'assenza di un processo di rinnovo delle autorizzazioni, ma non potrebbe neppure tornare a navigare, vista la mancanza del riconoscimento giuridico della sua attività quale figura equivalente, secondo il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 1° marzo 2016, concernente le « Procedure di rinnovo delle certificazioni rilasciate ai sensi della Convenzione STCW »;

il 20 dicembre 2021 è stato istituito il « Tavolo del mare », con l'obiettivo di aprire un confronto permanente con le associazioni di categoria e sindacali e approfondire temi generali e specifici che riguardano i porti e la loro sostenibilità economica, sociale e ambientale;

nel nostro Paese non esiste un albo professionale degli istruttori marittimi, il quale potrebbe garantire una maggiore tutela –

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti suddetti, e quali iniziative, per quanto di competenza, intenda porre in essere al fine di procedere al riconoscimento giuridico dell'istruttore marittimo.

(4-11563)

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

con la lettera del 10 settembre 2021 (C(2021) 66 *final*), la Commissione europea — per la firma della Commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager — ha autorizzato l'Italia, quale Stato membro dell'Unione europea a finanziare, con un'iniezione di capitale fresco di 1 miliardo e 350 milioni di euro, la Ita spa;

affinché tale finanziamento fosse compatibile con l'articolo 107 del Trattato sul

funzionamento dell'Unione europea, l'Italia ha dovuto dimostrare che esso non fosse un aiuto di Stato per l'Alitalia, nel frattempo messa in amministrazione straordinaria, né per l'Ita;

sotto questo aspetto, l'Italia ha dovuto provare che tra le due società non vi fosse continuità giuridica ed economica, tale per cui l'Ita avrebbe, di fatto, ereditato aiuti di Stato passati già dichiarati illegittimi in capo all'Alitalia; e che nel conferire l'apporto finanziario all'Ita, essa si è comportata secondo i criteri di un operatore di mercato;

per tali motivi, l'Ita ha potuto acquistare a trattativa privata (*direct negotiation*) solo il ramo d'azienda di Alitalia attinente al volo (*aviation*) e non anche i rami manutenzione e maneggio bagaglio i quali, viceversa, sono dovuti andare all'asta, cui Ita ha potuto partecipare a parità di condizioni con altri operatori (si vedano al proposito il paragrafo n. 170 della lettera della Commissione sopracitata, e l'articolo 11-*quater* del decreto-legge n. 173 del 2021, come modificato dall'articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 121 del 2021 —

se i Ministri interrogati intendano rendere noto — anche informando in proposito compiutamente le competenti Commissioni parlamentari — il testo del contratto tra Alitalia in amministrazione straordinaria e Ita spa con cui quest'ultima ha acquisito i cespiti del ramo *aviation*. (4-11569)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il decreto-legge « Incendi » ha prorogato fino al 31 dicembre 2022 le assunzioni del personale idoneo e vincitore di concorso nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco al fine di colmare la carenza di oltre 4.000 unità;

la graduatoria dei concorrenti del concorso pubblico per 250 vigili del fuoco del corpo nazionale, bandito con decreto ministeriale n. 676 del 2016, non è stata ancora portata ad esaurimento;

con decreto n. 34 del 21 febbraio 2022 è stato indetto un altro concorso pubblico, per titoli ed esami, a 300 posti nella qualifica di vigile del fuoco del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonostante vi siano idonei vincitori ancora non chiamati del precedente concorso —

se vi sia l'intenzione di prorogare e portare ad esaurimento la graduatoria degli idonei e vincitori del concorso pubblico bandito con decreto ministeriale n. 676 del 2016 con tempistiche idonee e modalità chiare, prima di attingere alle graduatorie dei futuri vincitori del concorso indetto con decreto n. 34 del 21 febbraio 2022 —

(4-11566)

CAVANDOLI, MURELLI e TATEO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per le pari opportunità e la famiglia, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

con riferimento alla crisi in Ucraina e alla gestione del flusso di profughi in arrivo in Italia provenienti dalle zone di guerra, si registra il moltiplicarsi di iniziative spontanee di accoglienza, rivolte in particolare a soggetti minori di età, messe in campo da privati e associazioni;

in particolare, si evidenziano diverse campagne di comunicazione portate avanti tramite passaparola o catene con strumenti telematici e *mailing list* volte a sondare la disponibilità delle famiglie a farsi carico dell'accoglienza temporanea di minori provenienti dall'Ucraina;

pur riconoscendo il valore della solidarietà non si può non evidenziare i potenziali rischi di una sollecitazione di questo genere, con particolare riferimento alla delicatezza del tema dell'accoglienza dei minori;

si rileva, infatti, come la complessità e la diversità delle situazioni riguardanti i

minori provenienti dall'Ucraina richiedano uno sforzo da parte delle istituzioni, anzitutto, nell'identificare il minore e nel verificarne la condizione se, ad esempio, è accompagnato o meno, il rapporto con l'eventuale accompagnatore o se non è accompagnato o orfano eventualmente già dichiarato in Ucraina;

secondariamente, è opportuno pensare a un vaglio preventivo di idoneità, sempre da parte delle istituzioni, nella verifica dei requisiti delle famiglie o degli istituti o associazioni che offrono la loro disponibilità all'accoglienza o all'affido temporaneo di minori accompagnati e non —

quale sia procedura attualmente prevista per la gestione dei minori provenienti dall'Ucraina;

se i Ministri interrogati, per quanto di competenza, intendano adottare iniziative per avviare una procedura di vaglio e/o controllo preventivo ad opera delle istituzioni al fine di verificare l'idoneità e la formazione dei soggetti (famiglie, associazioni o istituti) che si propongono per l'accoglienza dei minori provenienti dall'Ucraina, prevedendo, altresì, specifiche limitazioni al fine di arginare iniziative private di « passa parola » come quelle esposte in premessa. (4-11568)

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

in data 24 febbraio 2022, una ventina di cittadini incensurati, pacifici e non organizzati, si sono spontaneamente recati in Contrada Pico, in agro di Cisternino (BR), per assistere e testimoniare agli abbattimenti di ulivi sani e produttivi, risultati positivi al batterio *Xylella*;

come si apprende dal comunicato stampa dell'Associazione Ulivivo, i cittadini, con il consenso del proprietario, sono entrati nell'uliveto e hanno espresso pacificamente il proprio dissenso, dialogando civilmente con gli operatori dell'Arif, con le forze dell'ordine e con la Digos, che ha invitato i cittadini ad uscire da una proprietà privata;

alcuni dei presenti, tra cui un giornalista e un agronomo, sono stati identificati. A questi è giunta notifica di Daspo urbano dal questore di Brindisi che li ha definiti « soggetti socialmente pericolosi, per la condotta assunta nella vicenda ». Pertanto, è stato ordinato loro di non far ritorno nel comune di Cisternino per 6 mesi;

un foglio di via obbligatorio è una misura di prevenzione prevista per determinate categorie di soggetti abitualmente dediti a traffici delittuosi o a reati che offendono la sanità, la sicurezza e la tranquillità pubblica;

già nella delibera n. 234 del 14 dicembre 2021 del comune di Cisternino, si chiedeva alla regione Puglia « l'attuazione di misure alternative all'abbattimento/estirpazione delle piante di ulivo », « considerato che nel territorio del Comune di Cisternino dall'anno 2018 vengono effettuate attività di estirpazione (...) al fine di eradicare il batterio *Xylella* che, ad oggi (...) non hanno raggiunto l'effetto proposto ». Si tratta degli stessi concetti che erano stati verbalmente ed informalmente condivisi, il 24 febbraio 2022 in Contrada Pico, anche da assistenti fitosanitari dell'Arif a da qualche rappresentante delle forze dell'ordine;

del tema *Xylella* l'interrogante si è già occupata in altre occasioni con le interrogazioni n. 4-01179, 4-03863, 4-04334. La Camera sull'argomento, ha svolto altresì un'indagine conoscitiva parlamentare in cui sono stati auditi diversi relatori, scienziati ed esperti, che hanno affermato l'inutilità di provvedimenti di estirpazione —

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti;

se non ritenga che nella vicenda in questione emergano profili di dubbia congruità alla legge, e in particolare se non intenda verificare se il questore non abbia abusato delle sue funzioni nei casi di cui in premessa. (4-11570)

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

Elena Pavan, sindaco di Bassano del Grappa, nel 2019 è stata eletta sindaco in

una coalizione di centro destra, sostenuta dalla Lega Salvini;

in data 19 febbraio 2022, un gruppo di cittadini si è radunato spontaneamente nella città, in Piazza Libertà, alle ore 18, per un aperitivo comune autorganizzato;

le forze dell'ordine sono intervenute in merito, accusando gli organizzatori di aver posto in essere una manifestazione non autorizzata;

la sindaco è intervenuta altresì emanando una ordinanza che vieta il consumo di bevande in piazza;

il 27 gennaio 2022, durante la Giornata della memoria della Shoah, il consigliere comunale di Resana, Loris Mazzorato (sindaco del comune di Resana nel 2009 e 2014) si era presentato a Bassano del Grappa, non distante dal Sacratio, vestito con una tuta a righe orizzontali bianche e nere che richiamava i campi di concentramento e con un caschetto da cantiere con una decina di siringhe conficcate nella plastica, con la Costituzione in mano, paragonando le leggi razziali del 1938 e la condizione dei deportati nei campi di sterminio durante la Seconda guerra mondiale con la situazione che stanno vivendo tutti coloro che non si sono sottoposti all'iniezione anti-COVID e che non hanno il *Green pass* rafforzato;

il personale del commissariato di Bassano del Grappa, in collaborazione con la Digos e il gabinetto provinciale di polizia scientifica della questura di Vicenza, avevano documentato l'accaduto e, in seguito, è scattata sia la denuncia penale, ai sensi dell'articolo 290 del codice penale, che il Daspo dalla città emesso dal questore di Vicenza, Paolo Sartori. L'interessato non potrà più entrare a Bassano per i prossimi 3 anni con divieto di ritorno nel comune. Tra le motivazioni del Daspo: « Profili di pericolosità e il rischio di reiterare condotte illecite »;

l'ex sindaco ha dichiarato: « Il Daspo non solo è sproporzionato, ma non ha proprio senso. Non sono io il responsabile di vilipendio alla Repubblica, ma quelli che

fanno atti del genere. Adesso farò ricorso » —:

se ritenga il Ministro interrogato che in relazione alla vicenda della manifestazione del 19 gennaio 2022 emergano aspetti di quantomeno dubbia conformità alla legge e, in particolare se non intenda verificare se il questore di Vicenza non abbia abusato delle sue funzioni nei due casi di cui in premessa. (4-11571)

* * *

POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

Interrogazione a risposta scritta:

CIABURRO e CARETTA. — *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, al Ministro della transizione ecologica, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

tutte le attività agricole, orticole, silvicolture, floricole, di allevamento e di itticultura che prevedono l'utilizzo di macchinari possono usufruire di agevolazioni fiscali per l'acquisto di gasolio agricolo (Uma);

come noto, la gestione del parco macchine impiegato in agricoltura e il relativo acquisto di carburante sono regolamentati, tra l'altro dal decreto ministeriale n. 454 del 14 dicembre 2001 del Ministero dell'economia e delle finanze e dal decreto ministeriale del 26 febbraio 2002 del Ministero delle politiche agricole e forestali;

lo strumento delle agevolazioni per l'accesso al carburante agricolo prevede il ricorso ad anticipazioni da parte delle regioni;

tale strumento, tuttavia, per il periodo intercorrente gli anni 2021 e 2022, non tiene di conto dell'emergenza legata al rincaro di materie prime ed energia, al punto che molte imprese agricole vi ricorrono per avere un immediato sollievo economico dal rincaro dei carburanti, pur non essendo lo strumento più idoneo, con la conseguenza che le imprese agricole stesse non dispon-

gono poi delle risorse necessarie per rientrare dell'anticipo ricevuto;

da febbraio 2022 a febbraio 2021 il gasolio agricolo ha visto un rincaro di oltre il 40 per cento senza considerare i rincari legati a fertilizzanti ed a tutti processi produttivi agroalimentari che stanno portando ad un lento tracollo della sovranità alimentare nazionale —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali iniziative intendano intraprendere per prevedere misure di calmieramento e contenimento dei prezzi del gasolio agricolo, considerando anche gli elementi di cui in premessa e prorogando le scadenze per la restituzione degli anticipi erogati nel quadro sopra delineato. (4-11565)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta in Commissione:

NOVELLI. — *Al Ministro della salute, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro per le disabilità.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 16 della legge 8 novembre 2000, n. 328, elenca le priorità da seguire nell'ambito del sistema integrato di interventi e servizi sociali, compresi, alla lettera e) del comma 3, i servizi di sollievo;

secondo il citato articolo i servizi di sollievo sono finalizzati ad « affiancare nella responsabilità del lavoro di cura la famiglia, ed in particolare i componenti più impegnati nell'accudimento quotidiano delle persone bisognose di cure particolari ovvero per sostituirli nelle stesse responsabilità di cura durante l'orario di lavoro »;

tale servizio è quindi destinato alle famiglie che si prendono cura presso la loro residenza di una persona disabile che prevede la collocazione temporanea di quest'ultima presso una struttura adeguata, al fine di dar modo ai *caregiver* di far fronte a eventi programmabili altrimenti difficilmente af-

frontabili, sgravandoli dal carico assistenziale per un periodo di tempo limitato;

il servizio è erogato sulla base di progetti individuali a seguito di richiesta da parte dell'interessato o del tutore/amministratore di sostegno ovvero su proposta dei servizi sociali o di altri servizi socio-sanitari territoriali;

la pandemia da COVID-19 ha causato su tutto il territorio nazionale la sospensione di numerosi servizi socio-sanitari, compresi i sollievi;

tali sospensioni, dovute a cause economiche o logistiche, hanno causato grandi difficoltà alle famiglie che avevano diritto al servizio, impedendo loro di affrontare gli impegni normalmente assolti nei periodi in cui la persona con disabilità era ospitata nelle strutture per il « sollievo »; nonostante la pandemia stia, fortunatamente, arretrando permettendo un lento ma progressivo ritorno alla normalità nell'erogazione delle prestazioni socio-sanitarie, risulta che in alcune regioni i servizi di sollievo non siano ripresi o, se ripresi, con disponibilità ridotte;

i servizi di sollievo meritano maggiore attenzione da parte delle istituzioni, in quanto vanno a sostenere famiglie che scelgono di tenere in casa la persona con disabilità, contribuendo allo stesso tempo al benessere della stessa e lasciando i posti presso le strutture socio-sanitarie e assistenziali a persone che non hanno modo di rimanere in casa per cause di forza maggiore -:

in quali regioni siano attivi i servizi di sollievo e, per ciascuna di esse, quante siano le strutture individuate per far fronte alla domanda di tale servizio e quanti i servizi erogati nel periodo pre-pandemico;

se corrisponda al vero che, a causa della pandemia, alcune regioni sono state costrette a diminuire, quando non a sospendere i servizi di sollievo, e, in caso affermativo, a quanto ammonti la riduzione dei servizi di sollievo garantiti in ciascuna regione;

quali iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere affinché i servizi di sollievo siano garantiti su tutto il

territorio nazionale in misura tale da far fronte alla domanda delle famiglie.

(5-07693)

Apposizione di firme ad interrogazioni.

L'interrogazione a risposta orale Grimaldi n. 3-02313, pubblicata nell'allegato

B ai resoconti della seduta del 7 giugno 2021, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Furgiuele.

L'interrogazione a risposta in Commissione Spina e altri n. 5-07672, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 9 marzo 2022, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: Bond, Caon, Sandra Savino, Paolo Russo.

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



18ALB0177750