

686.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Disabilità.	
<i>Mozione:</i>		<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>	
Spena	1-00638 26077	Villani	3-02928 26084
<i>Risoluzione in Commissione:</i>		Noja	3-02929 26085
IX Commissione:		Economia e finanze.	
Grippa	7-00833 26078	<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		VI Commissione:	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Ungaro	5-08007 26086
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Aprile	5-08008 26086
Spessotto	4-11978 26080	Grimaldi	5-08009 26087
Bellucci	4-11981 26081	Centemero	5-08010 26088
Affari esteri e cooperazione internazionale.		Albano	5-08011 26088
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Cattaneo	5-08012 26089
Savino Sandra	4-11974 26082	Fragomeli	5-08013 26090
Ungaro	4-11975 26082	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Difesa.		Ungaro	5-08006 26091
<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
IV Commissione:		Maccanti	4-11976 26092
Tondo	5-08014 26083	Giustizia.	
Deidda	5-08015 26084	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
		Benvenuto	4-11977 26093

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

	PAG.		PAG.
Infrastrutture e mobilità sostenibili.		Novelli	4-11979 26101
<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>		Sviluppo economico.	
De Girolamo	3-02930 26094	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Conte	3-02931 26094	Gribaudo	5-08005 26102
Rixi	3-02932 26095	Università e ricerca.	
Ruffino	3-02933 26096	<i>Interrogazione a risposta immediata:</i>	
Baldelli	3-02934 26097	Di Giorgi	3-02927 26103
Lollobrigida	3-02935 26097	Apposizione di firme ad interrogazioni	26103
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Pubblicazione di testi riformulati	26104
Silvestroni	4-11980 26098	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Lavoro e politiche sociali.		Villarosa	5-07543 26104
<i>Interpellanza urgente</i>		<i>Risoluzione in Commissione:</i>	
<i>(ex articolo 138-bis del regolamento):</i>		IX Commissione:	
Donno	2-01504 26099	Grippa	7-00799 26104
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Ritiro di documenti del sindacato ispettivo .	26109
Zanichelli	4-11973 26100		

ATTI DI INDIRIZZO

Mozione:

La Camera,

premesso che:

la vulvodinia è, secondo la definizione data dalla Società internazionale per lo studio della malattia vulvovaginale, un « fastidio vulvare cronico, più spesso descritto come dolore urente, che si verifica in assenza di segni visibili rilevanti o di un disordine neurologico specifico e clinicamente identificabile »;

si stima che in Italia siano 3,5/4 milioni di donne a soffrirne, con un'incidenza maggiore tra quelle che hanno tra i 20 ed i 29 anni;

le pazienti con vulvodinia convivono con dolori lancinanti che si manifestano in particolare in periodo premestruale, a seguito di visite ginecologiche, rapporti sessuali o persino se indossano abiti troppo stretti, con tutta una serie di conseguenze nocive sulla salute fisica e mentale;

una percentuale elevata di donne che soffrono di vulvodinia lamenta anche una serie di disturbi cronici, come la cistite interstiziale, l'intestino irritabile, la fibromialgia e il dolore temporo-mandibolare;

la diagnosi di questa malattia è troppo spesso raggiunta tardivamente: le associazioni segnalano che solo il 20 per cento dei ginecologi ne riconoscono i sintomi in tempo e sanno prescrivere una cura adatta per le pazienti e c'è chi ancora oggi si sente rispondere che i dolori percepiti sarebbero provocati dallo stress;

nonostante il carattere invalidante di questa malattia, non è ancora stata inserita nei Lea (Livelli essenziali di assistenza), impedendo a chi ne soffre di beneficiare di esenzioni od agevolazioni sanitarie in convenzione con il Servizio sanitario nazionale;

la vulvodinia è una di quelle malattie cosiddette « invisibili » che colpiscono una

percentuale rilevante della popolazione femminile e tra le quali rientra anche la endometriosi, quest'ultima inserita nell'elenco delle patologie croniche e invalidanti, negli stadi clinici più avanzati (« moderato o III grado » e « grave o IV grado »),

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative, anche normative, affinché siano aggiornate le tabelle di cui al decreto ministeriale n. 329 del 1999, ai fini dell'inserimento della vulvodinia tra le malattie invalidanti, riconoscendo alle donne affette dalla patologia il diritto all'esenzione dalla partecipazione al costo per le prestazioni di assistenza sanitaria correlate;
- 2) ad adottare le iniziative di competenza per l'inserimento della vulvodinia nel Piano nazionale delle cronicità;
- 3) ad adottare iniziative in favore della formazione dei professionisti sanitari e dei futuri professionisti sanitari, al fine di favorire la capacità di diagnosi di questa patologia e ridurre il ritardo diagnostico ancora diffuso;
- 4) a promuovere la conoscenza della malattia ed il sostegno alla ricerca scientifica già a partire dalle facoltà universitarie;
- 5) ad adottare iniziative per implementare su tutto il territorio nazionale i centri pubblici specializzati nella diagnosi e nell'assistenza delle pazienti che soffrono della vulvodinia e di altre malattie croniche cosiddette « invisibili » che colpiscono le donne, come la endometriosi e fibromialgia;
- 6) ad adottare iniziative per prevedere un sensibile incremento dei periodi di compenso previsti dai contratti collettivi

nazionali di lavoro in caso di assenza dovuta a endometriosi di III o IV grado.

(1-00638) « Spena, Bagnasco, Bond, Brambilla, Novelli, Versace, D'Attis ».

Risoluzione in Commissione:

La IX Commissione,

premessi che:

la condizione di insularità della Sardegna continua e rappresenta un ostacolo al pieno godimento del diritto alla mobilità per i suoi residenti;

in particolare, il trasporto marittimo risente di un'applicazione non ottimale del sistema della continuità territoriale marittima di merci e passeggeri a detrimento delle esigenze connesse allo sviluppo economico e sociale dell'Isola che presuppongono la presenza di linee di navigazione efficienti, sostenibili ed economicamente accessibili;

il regolamento (CEE) n. 3677/92 sul cabotaggio marittimo, all'articolo 4, stabilisce che gli Stati membri possono imporre oneri di servizio pubblico e concludere contratti di servizio nei casi in cui le regole del libero mercato non consentano di garantire il diritto costituzionalmente protetto alla libertà di movimento e quindi le legittime istanze sociali di continuità territoriale;

come noto, il diritto alla continuità territoriale è stato definito in deroga al principio della libera concorrenza nel trasporto aereo e navale, proprio per assicurare il collegamento tra i territori geograficamente isolati e il resto dell'Europa, e per tale motivo soggetto a regole e procedure rigide, al fine di evitare modalità surrettizie di aiuti pubblici in grado di alterare il libero mercato;

per i servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori di interesse nazionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2012 ha stipulato un'apposita convenzione con la Compagnia italiana di

navigazione (Cin S.p.a.), ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge n. 296 del 2006 e dell'articolo 194-ter del decreto-legge n. 135 del 2009, la cui efficacia è stata prorogata con il decreto-legge n. 34 del 2020 fino alla conclusione delle procedure di gara da espletarsi nel rispetto delle norme unionali e, comunque, non oltre il 28 febbraio 2021;

il bando di gara indetto da Invitalia nel giugno 2021 per l'esercizio in regime di continuità territoriale del servizio di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Genova e Porto Torres nel periodo invernale, per un valore di 25,8 milioni di euro, è stato aggiudicato alla Cin S.p.a., con un ribasso d'asta di oltre il 98 per cento rispetto a quanto stabilito dal Ministero, ossia circa 500 mila euro per cinque anni, termine di durata della concessione. Il servizio prevede una frequenza giornaliera per tutto il periodo invernale, dal 1° ottobre di ogni anno e fino al 31 maggio dell'anno successivo, mentre nei mesi estivi il collegamento è assicurato in regime di libero mercato, senza oneri di servizio pubblico;

attualmente rientrano negli obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima della Sardegna le seguenti rotte di cabotaggio: Civitavecchia-Olbia, effettuata senza sovvenzioni; Genova-Porto Torres; Civitavecchia-Arbatax-Cagliari; Napoli-Cagliari; Palermo-Cagliari;

al fine di garantire la continuità territoriale nel rispetto degli obblighi di servizio pubblico, la Sardegna beneficia da molto tempo dell'applicazione di un regime di convenzione con oneri compensativi a carico del bilancio dello Stato. La prima convenzione, con la ditta Rubattino, che ottenne la concessione di servizi di navigazione per la linea Cagliari-Genova, risale addirittura al 1851;

in passato, il porto di Porto Torres era collegato, in regime di convenzione, con il porto di Civitavecchia, di Livorno e di Genova;

ancor oggi rappresenta il più importante scalo marittimo del nord dell'isola,

unitamente al porto di Olbia che, tuttavia, risente di frequenti e prolungati periodi di congestione;

il fenomeno della congestione portuale è infatti giunto negli ultimi anni ad un livello critico; in tal senso, la riforma del sistema stesso è tra l'altro improntata alla creazione di una rete che permetta di spostare i maggiori flussi da porti che presentino un grado elevato di congestione verso porti meno impegnati;

il porto di Olbia risulta essere prossimo ad una saturazione della capacità delle banchine. Tale circostanza è particolarmente evidente durante il periodo estivo quando al già sostenuto flusso per il passaggio di merci e persone va ad aggiungersi il considerevole apporto del settore turistico determinandosi in tal modo notevoli criticità. Riprova di ciò è l'elevato numero di collisioni, avarie e ritardi verificatesi negli ultimi anni;

ad oggi si possono contare 5 navi che effettuano il collegamento sulla tratta Livorno/Olbia-Golfo Aranci, ma nessuna che effettui il collegamento Livorno/Porto Torres; tale tratta è infatti scoperta dai primi anni '90;

la Città metropolitana di Sassari e la zona Nord est della Sardegna rappresentano la seconda area per popolazione dell'isola a cui è destinato circa il 30 per cento delle merci che affluiscono;

il *Green Deal* dell'Unione europea prevede l'obiettivo di ridurre del 90 per cento le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro il 2050;

la transizione ecologica verso la completa neutralità climatica, attraverso l'abbattimento sostanziale delle emissioni di CO₂, rappresenta un obiettivo ormai irrinunciabile e condiviso, che richiede, anche per il trasporto marittimo, adeguati investimenti in grado di contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale, mediante lo spostamento modale delle merci da gomma a rotaia e mare, eliminando i cosiddetti « colli di bottiglia » nei porti, e di assicurare la continuità territoriale attraverso servizi

marittimi sostenibili, adeguati alle esigenze del territorio e dei residenti;

secondo il rapporto annuale dell'Eea « Trasporti e Ambiente 2020 – (Term) » i trasporti hanno rappresentato il 25 per cento delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione europea nel 2018. Le emissioni di questo settore provengono principalmente dal trasporto su strada (72 per cento), mentre il trasporto marittimo e il trasporto aereo rappresentano rispettivamente una quota del 14 per cento e del 13 per cento. A ciò va aggiunto che il trasporto marittimo emette meno CO₂ per tonnellata di merce trasportata; pertanto, sbarcare le merci nei porti in prossimità dei luoghi di consumo delle stesse contribuisce ad abbattere le emissioni di CO₂;

la creazione di nuove tratte navali consente di sbarcare sia le merci, direttamente nei luoghi più prossimi al consumo, sia i passeggeri, nei luoghi di residenza, evitando così che una gran parte del percorso venga effettuato su strada;

una sostanziosa diminuzione del traffico su gomma sul tratto stradale che collega la parte est alla parte ovest della Sardegna consentirebbe, oltre ad una riduzione del numero degli incidenti stradali e al rispetto dei sempre più stringenti tempi di guida per gli autisti di Tir imposti dalla normativa del settore, un risparmio per la spesa pubblica dedicata alla manutenzione stradale,

impegna il Governo

ad adottare le iniziative di competenza necessarie ad affidare in regime di servizio pubblico il trasporto marittimo per merci e passeggeri sulla rotta di collegamento Livorno-Porto Torres, da ritenersi strategica per la continuità territoriale marittima della Sardegna, assicurando collegamenti notturni con frequenza giornaliera e l'assolvimento degli ulteriori obblighi di servizio pubblico.

(7-00833) « Grippa, Deiana, Federico ».

* * *

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

Interrogazioni a risposta scritta:

SPESSOTTO, COLLETTI e CORDA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della salute, al Ministro dell'istruzione.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge n. 24 del 2022 ha confermato l'obbligo di indossare le mascherine FFP2 per gli studenti dai sei anni a scuola e anche sui mezzi dedicati al trasporto scolastico;

la norma EN 149:2001 + A:2009 regola tutte le caratteristiche che deve avere questo DPI di classe 3 per essere certificata come FFP2; tra queste caratteristiche ci sono anche le più note BFE (BATTERICA Filtraggio Efficienza) e PFE (POLVERI Filtraggio Efficienza) che sono risultate caratteristiche utili tali da « battezzare » questa FFP2 come il miglior dispositivo per contrastare il COVID;

questa stessa norma — EN 149:2001 + A:2009 — non contempla l'uso per i bambini tanto che gli enti certificatori e i marchi produttori hanno evitato di scriverci sopra parole tipo: Baby, Kids, Junior, Bambini o dispositivi pediatrici, proprio perché la normativa non prevede mascherine FFP2 per utilizzo da parte di bambini e bambine;

il Comitato Tecnico Scientifico, il 21 aprile 2021, interpellato dal Ministero dell'istruzione aveva suggerito di attenersi ai protocolli approvati e in particolare esprimeva « parere contrario sull'ipotesi di prescrivere l'uso, da parte degli studenti, dei dispositivi FFP2, non essendo consigliabile l'uso continuato di tali dispositivi per lungo tempo »;

già il 10 febbraio 2022 in un articolo a firma di Lara La Gatta pubblicato da « *La Tecnica della Scuola — Il Quotidiano della Scuola* » riportava la denuncia di Altroconsumo secondo il quale le mascherine FFP2

« non sono fatte per i bambini » e scriveva testualmente: « In classe per 8 ore con una Ffp2. A questo sono costretti bimbi di 6 o 7 anni per rispettare le nuove normative sulla scuola. Ma le Ffp2 sono mascherine pensate e omologate solo per gli adulti e la loro capacità polmonare, e quelle che vendono “per bambini” non sono altro che taglie *small* dei dispositivi che usano i grandi »;

Altroconsumo insieme ad altre organizzazioni di consumatori del (Cncu e ad Assosistema-Confindustria avevano scritto al Commissario straordinario per l'emergenza, Generale Figliuolo, al Ministro della salute Speranza e al Ministro dell'istruzione Bianchi, per chiedere una modifica dell'attuale normativa che disciplina l'utilizzo di FFP2 e affinché bambini e ragazzi dai 6 ai 14 anni potessero indossare mascherine chirurgiche più leggere, che garantiscano loro una migliore protezione e che favoriscano una respirazione meno affaticante e rischiosa per lo sviluppo e la salute;

la trasmissione televisiva REPORT, il 18 aprile 2022 è tornata sul tema denunciando il fatto che i requisiti di una mascherina FFP2 non tengono conto dei parametri fisiologici dei bambini. I parametri di quel tipo di mascherine sono validi per la categoria dei lavoratori, quindi per adulti, e per garantire un filtro nei luoghi di lavoro;

nelle scuole italiane gli studenti devono indossare questo tipo di mascherine quando sorgono casi di positività nella propria classe per 10 giorni consecutivi, anche per 8 ore al giorno. Vale per tutti dai 6 anni in su. Una disposizione, si è detto, adottata per contrastare il contagio da Sars-Cov2 e per scongiurare la DAD, ma non prevista in nessuno degli altri Paesi dell'Unione europea;

nel corso della trasmissione REPORT è stato anche riferito che quando i bambini indossano mascherine che sono destinate agli adulti, come nel caso delle FFP2 EN149, il rischio che non aderisca al viso e che, quindi, sia inefficace può arrivare anche al

100 per cento. Anche le mascherine di taglia « *small* » sono sempre, esclusivamente, riferite ad un utilizzo per adulti e alle conformazioni facciali di adulti —:

se, alla luce di quanto esposto, il Governo intenda fornire dettagliati chiarimenti tecnici e normativi in merito alla decisione di imporre l'obbligo di utilizzo del tipo di mascherine FFP2, in particolare nelle scuole e nei mezzi pubblici, con riferimento particolare agli studenti e studentesse di età tra i 6 e 14 anni;

se non si intenda, date le evidenze, vietare l'uso delle mascherine FFP2 per i minori di anni 18 in ragione del fatto che la certificazione EN 149:2001 + A:2009 è riferita esclusivamente all'utilizzo per una popolazione adulta. (4-11978)

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

sta destando forte preoccupazione quanto sta accadendo in merito all'accoglienza di minori ucraini orfani, che risulterebbero per alcune autorità italiane « non accompagnati », pur essendo arrivati con tutore legale riconosciuto dalle autorità ucraine preposte;

secondo i dati del Ministero dell'interno, aggiornati al 2 maggio 2022, sono 105.959 le persone in fuga dal conflitto in Ucraina giunte fino a oggi in Italia, 100.912 delle quali alla frontiera e 5.047 controllate dal compartimento Polizia ferroviaria del Friuli Venezia Giulia: 54.909 sono donne, 13.738 uomini e 37.312 minori;

bambini arrivati in condizioni differenti gli uni dagli altri, chi con un genitore o un parente fino al quarto grado, chi accompagnato da un rappresentante legale, chi non accompagnato: distinzioni di cui è bene tenere conto per poter offrire un'accoglienza nel superiore interesse del minore;

come denunciato da Aibi, infatti, « la situazione delle case famiglia è oggetto di discussione, con procure minorili e tribu-

nali per i minorenni che hanno preso o considerano di prendere decisioni diverse, a fronte di linee guida che hanno finora considerato minori non accompagnati tutti coloro che non giungono con un genitore »;

il problema che si sta riscontrando in Italia, Elevato dalla stessa garante per l'infanzia e l'adolescenza, Carla Garlatti, in una nota del 7 aprile 2022, è che i minori che vivevano in Ucraina in case famiglia, pur giungendo nel nostro Paese con i loro tutori secondo la legge ucraina, sono considerati minori stranieri non accompagnati (Msna), non applicando la Convenzione dell'Aja del 1996, ratificata anche dall'Italia con legge 18 giugno 2015, n. 101, che riguarda la competenza, la legge applicabile, il riconoscimento, l'esecuzione e la cooperazione in materia di responsabilità genitoriale e di misure di protezione dei minori;

i problemi in Italia nascono perché non c'è un'Autorità centrale che si occupi della citata Convenzione e di conseguenza non è stata diramata una direttiva su come comportarsi in questi casi; così ciascun Tribunale ha deciso per conto suo e in alcuni casi non riconosce le tutele regolarmente rilasciate dalle autorità ucraine ai responsabili di istituti e case famiglia e toglie loro le tutele per affidarle ad altri tutori italiani: emblematico quanto accaduto a Mascali (CT), dove i bambini sono stati allontanati dalla tutrice ucraina che conosce i piccoli e che ha attraversato circa 950 chilometri con loro, sotto il pericolo dei bombardamenti, per condurli in un territorio ritenuto amico;

la stessa autorità centrale ucraina ha lanciato un urgente appello al Ministero della giustizia italiano affinché venga rispettata la Convenzione dell'Aja per l'accoglienza in Italia dei minori provenienti dalla case famiglia e dagli orfanotrofi;

in questo momento è forte l'esigenza di accogliere i minori in fuga dalla guerra, ma è altrettanto cruciale non separare i minori dalla persona a cui sono stati legittimamente affidati, per evitare un ulteriore trauma a bambini e ragazzi orfani o co-

munque privi di legami significativi con i propri genitori, e traumatizzati dalla guerra e dalla fuga —:

accertata la veridicità e gravità dei fatti esposti in premessa, se e quali immediate iniziative di competenza il Governo intenda assumere al fine di chiarire che un minore accompagnato da un tutore legittimamente riconosciuto dall’Autorità ucraina non debba essere considerato minore straniero non accompagnato, così da garantire la protezione e l’interesse superiore del minore in fuga dalla guerra, in attuazione di quanto previsto dalla Convenzione dell’Aja del 1996 e dalla relativa legge di ratifica. (4-11981)

* * *

AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazioni a risposta scritta:

SANDRA SAVINO. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, al Ministro della transizione ecologica.* — Per sapere — premesso che:

la centrale nucleare di Krško, in Slovenia, operativa dal 15 gennaio 1983, è stata costruita dalla Slovenia e dalla Croazia, entrambe parti, all’epoca, della Jugoslavia. È dotata di un reattore ad acqua pressurizzata per 48,7 tonnellate di « combustibile » a base di ossido d’uranio; la centrale sorge a soli circa 100 chilometri in linea d’aria da Trieste;

quando fu costruita, il ciclo di vita previsto per la centrale era di 40 anni, con scadenza nel 2023. Nel 2015 la Nek (società che esercita la gestione dell’impianto) ha chiesto al Governo sloveno di prolungare l’attività di altri 20 anni con una serie di interventi per rendere l’impianto più moderno e sicuro. Interventi almeno in parte già realizzati anche con la partecipazione di un’azienda italiana, Ansaldo Nucleare;

il 14 aprile 2022 ha avuto conclusione la consultazione pubblica per il procedi-

mento valutazione di impatto ambientale, cui seguirà una decisione in merito al prolungamento del ciclo vitale della centrale;

per la centrale di Krško, oltre a iniziare il percorso per ottenere la proroga dell’apertura fino al 2043, l’anno scorso ha avuto inizio il percorso per l’ottenimento dell’autorizzazione per iniziare a progettare un nuovo reattore nucleare, chiamato JEK2, da 1100 megawatt. L’obiettivo sarebbe produrre ogni anno poco meno di 9.000 gigawattora. Il nuovo reattore avrebbe un ciclo vitale di 60 anni;

le autorità italiane insieme a quelle slovene, negli ultimi anni, hanno affrontato la questione della centrale di Krško in più occasioni e da parte slovena sono sempre giunte rassicurazioni sugli *standard* di sicurezza dell’impianto;

secondo (autorevoli sismologi, la centrale è ubicata in una zona particolarmente critica, tant’è che in passato, dopo alcuni terremoti sprigionatisi non lontani da Krško, è stata temporaneamente chiusa per motivi di sicurezza —:

se il Governo o altre autorità italiane abbiano recentemente affrontato la questione della centrale di Krško con quelle slovene e quale posizione l’Italia abbia espresso in relazione ai progetti di prolungamento della vita della centrale e di costruzione di un nuovo reattore;

se il Governo, sulla base delle informazioni in suo possesso, consideri sicura la centrale, anche alla luce della sismicità del territorio in cui è ubicata. (4-11974)

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

l’interrogante durante la sua attività sul territorio ha fatto visita alla Scuola Italiana a Londra (Sial), fondata nel 2010. La scuola impartisce un’educazione di alta qualità sia in lingua italiana che in lingua inglese, accompagnando gli studi dei suoi alunni dall’asilo fino alla prima media. Il presidio educativo è interamente privato e si sostiene soprattutto grazie all’intrapren-

denza e allo spirito civico di un gruppo di genitori, a eccezion fatta di un piccolo contributo finanziario che viene erogato annualmente dallo Stato italiano;

nonostante Londra sia ormai la sesta città italiana per numero di cittadini italiani residenti, ancora oggi non esiste una struttura scolastica nella capitale britannica dove sia possibile frequentare dei corsi e accedere all'Esame di Stato, un vero problema per le numero famiglie italiane che vorrebbero impartire una istruzione italiana ai propri figli;

la diffusione della cultura e della lingua italiana nel mondo è fondamentale non solo per mantenere un legame stretto tra i cittadini italiani residenti all'estero e il loro Paese d'origine, ma soprattutto come strumento di influenza culturale che nel lungo periodo può generare un ritorno per il Paese, estremamente significativo in termini culturali, sociali, economici e politici;

l'ultima apertura di un liceo pubblico italiano all'estero risale agli anni '60 e i percorsi professionali e accademici degli studenti che si sono diplomati nei 6 licei pubblici italiani all'estero denotano l'acquisizione di una istruzione di alta qualità -:

quali iniziative intenda adottare il Governo per potenziare l'istruzione pubblica italiana a Londra in modo di sostenere l'esame di Stato e se intenda perlomeno assumere iniziative per aumentare il contributo annuale erogato alla Sial in modo tale da permettere alla scuola di offrire corsi almeno fino all'esame di terza media e di diminuire le rette scolastiche e consentire a un numero più ampio di famiglie di accedere ai corsi. (4-11975)

* * *

DIFESA

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IV Commissione:

TONDO e ROMANIELLO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

l'invio di armi all'Ucraina, senza i dovuti controlli, rischia di avere gravi conseguenze;

un alto funzionario della difesa statunitense, sulla *Cnn*, ha affermato che il pericolo che le armi finiscano nelle mani della criminalità internazionale, miliziani, mercenari e fondamentalisti, è concreto e reale, anche a causa di controlli marginali e le difficoltà di identificazione delle armi, che nel lungo periodo, potrebbero provocare un *escalation* di violenza o sostenere conflitti contro gruppi armati;

con decreto firmato il 22 aprile 2022 dal Ministro interrogato, di concerto con i Ministri Di Maio e Franco, si è disposta l'autorizzazione alla cessione di materiali militari al Governo dell'Ucraina. A seguito del « vincolo di segretezza » apposto su tale decreto, il Parlamento non è stato messo nelle condizioni di essere informato su questo secondo invio di armi a Kiev, ad avviso degli interroganti svuotandolo scandalosamente della propria funzione e violando i termini delle risoluzioni sul tema, a cui il Governo non si è attenuto;

i firmatari del presente atto ritengono che il nostro Paese non dovrà mai entrare in guerra, in nessuna forma, e che i cittadini non dovranno più vivere un rischio bellico e considerano necessaria una strategia politica chiara ed inequivocabile che non possa essere interpretata come cobeligerante;

la stampa italiana e internazionale sta raccontando di attacchi militari presumibilmente guidati dagli ucraini sul suolo russo. Il Governo è impegnato a inviare armamenti al solo scopo difensivo. Diversamente, rischia di porre l'Italia in stato di

piena cobelligeranza. Sul tema, il cancelliere tedesco Scholz ha affermato che: « non esiste un manuale per questa situazione, dove si possa leggere da che punto in poi si venga percepiti come parte del conflitto »;

l'assenza di trasparenza sull'invio delle armi, anche a motivo di segretezza, non è più tollerabile, in quanto il nostro Paese rischia il coinvolgimento in un conflitto. Il Parlamento italiano, in rappresentanza dei cittadini italiani, deve poter disporre degli elementi utili a valutare l'opportunità di sfiduciare un Governo che non sta rispettando nemmeno le risoluzioni in seguito alle quali assume impegni solenni —

se non ritenga di dover assumere le iniziative di competenza per controllare l'invio delle armi, assicurando la trasparenza sulla tipologia e sulla quantità delle armi inviate, avviando al contempo una riflessione sull'opportunità di cessare l'invio di qualsiasi fornitura militare, al fine di scongiurare ogni rischio per il popolo italiano esposto in premessa. (5-08014)

DEIDDA, FOTI e GIOVANNI RUSSO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

la Pertite è un sito militare piacentino oggi in disuso, recante un'estensione pari a 270.000 metri quadrati, inglobato ed integrato nell'attuale tessuto urbano, a circa 600 metri dalle mura rinascimentali, di cui la città di Piacenza ha chiesto di poter disporre, al fine di destinarlo a parco pubblico;

tale richiesta trova conferma non solo negli atti amministrativi assunti dal comune (sia con la sua destinazione urbanistica ad area verde, sia con la citata richiesta presentata al Ministero competente, in ragione delle norme sul federalismo demaniale), ma anche in altri atti di carattere simbolico, fortemente significativi, che hanno visto ampia partecipazione, nel giugno 2010, di oltre tremila cittadini, i quali si radunarono per significare il desiderio di vedere l'area in questione trasformata in un parco urbano;

alla suindicata manifestazione seguì, nel giugno dell'anno successivo, una con-

sultazione popolare alla quale oltre trentamila piacentini risposero affermativamente alla proposta di trasformazione dell'area in questione in un parco —

se sia a conoscenza dei fatti sopraelencati e quali iniziative intenda assumere al fine di dar corso alla suindicata richiesta, con il trasferimento dell'area in questione — in proprietà o in concessione gratuita — al comune di Piacenza, affinché quest'ultimo realizzi, oltre al citato Parco urbano, nell'area individuata dall'autorità militare, la pista per la prova carri in conformità al progetto esecutivo fornito al comune dall'autorità militare. (5-08015)

* * *

DISABILITÀ

Interrogazioni a risposta immediata:

VILLANI, NAPPI, RUGGIERO, D'ARRANDO, LOREFICE, MAMMÌ, MISITI, PENNA, PROVENZA e SPORTIELLO. — *Al Ministro per le disabilità.* — Per sapere — premesso che:

la sentenza n. 152 del luglio 2020 della Corte costituzionale ha disposto l'incremento pensionistico per invalidi civili totali, stabilendo che la pensione di invalidità per tali soggetti sia incrementata fino a 651,00 euro, considerando tale cifra come livello minimo di assistenza: tale incremento riverbera i suoi effetti sull'erogazione del reddito di cittadinanza nella misura in cui esso rileva ai fini della determinazione del reddito familiare;

il contenuto della sentenza è stato recepito dall'articolo 15 del decreto-legge n. 104 del 2020;

con sentenza n. 3683 del 2014 del tribunale amministrativo regionale del Lazio, confermata dal Consiglio di Stato, con sentenza 3 dicembre 2015, n. 842, è stato stabilito che le indennità percepite a qualunque titolo dalle persone con disabilità non devono essere considerate ai fini della « Indicazione della situazione economica equivalente »;

la pensione di invalidità civile è ricompresa all'interno del reddito familiare e se ne tiene conto per il calcolo del reddito di cittadinanza e della pensione di cittadinanza secondo quanto previsto dal comma 6 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 4 del 2019, istitutivo del reddito di cittadinanza, che stabilisce che, ai soli fini del reddito di cittadinanza, il reddito familiare debba includere i trattamenti di assistenza in godimento da parte dei componenti del nucleo familiare, escluse le prestazioni non sottoposte alla prova dei mezzi, cioè erogate a prescindere dal reddito proprio o del nucleo familiare;

nella circolare n. 137 del luglio 2016, l'Inps prevede che l'aumento delle pensioni di invalidità al 100 per cento, in virtù della sentenza della Corte costituzionale come reddito familiare, determinando un aumento dell'Isee, comportano una decurtazione o addirittura revoca degli importi percepiti;

l'Inps in una nota stabilisce che, per quanto riguarda la disciplina dell'Isee, continua a non rilevare alcun trattamento percepito in ragione della condizione di disabilità; tuttavia, di fatto nella determinazione dell'Isee è necessario inserire qualunque tipo di rapporto finanziario intestato ai componenti del nucleo familiare, compresi quelli intestati ai disabili;

quanto sopra appare agli interroganti in totale contraddizione sia con le pronunce, che con le norme citate —:

se il Governo non ritenga di adottare le iniziative di competenza affinché sia garantita l'effettiva applicazione della normativa vigente, assicurando ai richiedenti la possibilità di scorporare dal calcolo Isee le somme che derivano da pensioni di invalidità, indennità di accompagnamento e tutti i trattamenti assistenziali, previdenziali e indennitari percepiti in ragione della condizione di disabilità. (3-02928)

NOJA, PAITA, BALDINI, FREGOLENT, UNGARO, MARCO DI MAIO, OCCHIONERO, VITIELLO e NOBILI. — *Al Ministro*

per le disabilità. — Per sapere — premesso che:

in data 18 aprile 2022, a ventisette persone con disabilità, acquirenti di regolare biglietto ferroviario per la tratta Genova-Milano, veniva impedito da alcuni passeggeri di occupare i posti loro riservati sul treno e le stesse erano costrette a utilizzare un servizio di navetta sostitutivo per giungere a destinazione;

l'episodio costituisce grave violazione del diritto costituzionale alla libera circolazione dei cittadini con disabilità, sulla base dei principi di eguaglianza e non discriminazione, e testimonia come nel nostro Paese vi siano profonde carenze infrastrutturali — a livello sistemico — dovute all'assenza di servizi e spazi progettati universalmente;

le violazioni non riguardano il solo trasporto pubblico, ma numerosi altri ambiti di esercizio dei diritti: per questo, in data 6 maggio 2021 la Camera dei deputati ha approvato all'unanimità la mozione 1-00212, che impegna il Governo ad assicurare il pieno rispetto dei diritti all'accessibilità e alla progettazione universale in tutte le politiche, nonché in tutti gli interventi infrastrutturali, in primo luogo derivanti dall'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che pone la garanzia dei diritti delle persone con disabilità quale obiettivo trasversale dell'intero piano;

anche la legge n. 227 del 2021 conferisce delega al Governo per la riqualificazione dei servizi pubblici in materia di inclusione e accessibilità (articolo 2, comma 2, lettera e));

con riferimento a tali obiettivi, a inizio 2022 è stata istituita una commissione di studio coadiuvata da un tavolo di lavoro in materia di accessibilità ed è stata adottata con decreto del 9 febbraio 2022 la « Direttiva alle amministrazioni titolari di progetti, riforme e misure in materia di disabilità », provvedimento al quale dovrà essere assicurata coerenza, in considerazione delle imponenti risorse derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e, al contempo, degli episodi di grave violazione

del diritto all'accessibilità registrati sul territorio nazionale —:

quali iniziative intenda assumere il Governo affinché sia garantita effettiva attuazione della mozione e della direttiva citate in premessa, specie con riferimento a tutte le opere e gli interventi di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, affinché siano progettati nel pieno rispetto del diritto all'accessibilità e dei principi dello « *universal design* », come sanciti dagli articoli 2 e 9 della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, ratificata dall'Italia con legge n. 18 del 2009. (3-02929)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VI Commissione:

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

il *bonus* mobili ed elettrodomestici, introdotto dal decreto-legge 4 giugno 2013 n. 63, articolo 16, comma 2, è stato prorogato al 31 dicembre 2024 dall'ultima legge di bilancio (legge n. 234 del 2021, articolo 1, comma 37);

il *bonus* consiste in una detrazione Irpef del 50 per cento per l'acquisto di mobili e di grandi elettrodomestici di classe non inferiore alla A+ (A per i forni), destinati ad arredare un immobile oggetto di ristrutturazione;

la Commissione europea ha stabilito — con il regolamento (UE) 2017/1369 — che dal 1° marzo 2021 venisse introdotto un nuovo sistema di etichette energetiche per alcuni elettrodomestici: lavastoviglie, lavatrici, lavasciuga, frigoriferi e congelatori, apparecchi per la conservazione del vino;

per questi prodotti le nuove etichette prevedono una nuova scala che utilizza

solo le lettere dalla A alla G (di fatto senza le classi da A+ ad A+++). Contestualmente alla revisione dell'etichetta energetica sono state introdotte modifiche agli *standard* di misura dell'efficienza energetica;

tale revisione comporta che la nuova etichetta non costituisce il risultato di un semplice « slittamento » verso il basso delle classi attuali (cosiddetto *rescaling*) e, a seguito delle nuove metodologie di misura e calcolo dell'efficienza, non esiste un algoritmo di traduzione automatica delle classi dalla vecchia alla nuova etichetta;

il legislatore europeo ha concesso nove mesi di tempo, dal 1° marzo 2021, per la vendita di prodotti con la « vecchia » etichetta energetica. Per questo, nel 2021 si trovavano in commercio prodotti che esprimevano due etichette, corrispondenti alla vecchia e alla nuova scala;

il Ministero della transizione ecologica ancora non ha dato delucidazioni in merito all'applicazione del *bonus* mobili ed elettrodomestici in relazione al nuovo sistema di etichette energetiche per gli acquisti effettuati nel 2021, creando grande incertezza per i consumatori e i rivenditori in previsione della dichiarazione dei redditi;

è grave e paradossale che — a causa di quello che appare agli interroganti un problema burocratico e di un rimpallo di responsabilità — i consumatori non abbiano ancora avuto la certezza di potersi avvalere di questa agevolazione fiscale e questo rischia di compromettere anche la fiducia verso ulteriori iniziative mirate alla sostenibilità —:

quali iniziative di competenza intenda adottare in merito all'applicazione delle agevolazioni fiscali relative a mobili ed elettrodomestici. (5-08007)

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

per l'approvazione dei bilanci societari al 31 dicembre 2020, in considerazione del periodo di emergenza nazionale cau-

sato dalla pandemia, è stata prevista – con il comma 1 dell’articolo 106 del decreto-legge n. 18 del 17 marzo 2020 (convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27) – la proroga del termine finale di convocazione dell’assemblea ordinaria a centottanta giorni dalla chiusura dell’esercizio;

benché tale emergenza nazionale si sia protratta anche nel primo trimestre 2022, con riferimento ai bilanci societari chiusi ai 31 dicembre 2021 non è stata, invece, prevista alcuna proroga dello stesso tenore;

ciò sta senza dubbio comportando notevoli difficoltà per le società di capitali nel determinare i valori di bilancio per questo esercizio, anche in considerazione del fatto che, ad oggi, vi sono delle norme di non chiara applicazione che, ancorché di natura fiscale, incidono sull’apposizione dei valori in bilancio (si pensi, ad esempio, all’applicazione pratica delle previsioni dettate dai commi 623 e 624 dell’articolo 1 della legge n. 234 del 30 dicembre 2021 – legge di bilancio 2022);

in ragione di ciò, il Consiglio nazionale dei commercialisti ha formalmente richiesto la proroga del detto termine evidenziando come la stessa debba ritenersi «... applicabile in ogni caso ancorché non sussistano le “particolari esigenze relative alla struttura ed all’oggetto della società” previste dalla disciplina ordinaria ... » per consentire «... alle società di determinare i dati di bilancio in modo da fornire un’informativa più attendibile »;

ad oggi, però, non è stato adottato alcun provvedimento in tal senso e, stante l’imminente scadenza del termine naturale, sarebbe auspicabile un pronto intervento in relazione alle istanze avanzate dagli operatori del settore –:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda assumere al fine di prevedere, anche per l’approvazione dei bilanci societari chiusi ai 31 dicembre 2021, che il termine finale di convocazione dell’assemblea ordinaria sia prorogato a centottanta giorni dalla chiusura dell’esercizio. (5-08008)

GRIMALDI, MARTINCIGLIO, DEIANA, ALEMANNI, CANCELLERI, CASO, GABRIELE LORENZONI, MIGLIORINO, SALAFIA, SCERRA e ZANICHELLI. – *Al Ministro dell’economia e delle finanze.* – Per sapere – premesso che:

il decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, cosiddetto decreto « Milleproroghe », prevede all’articolo 3, comma 5-*quinquies* che, a decorrere dall’anno 2022, i comuni « possono » approvare il Pef, le tariffe e i regolamenti della Tari e della tariffa corrispettiva entro il termine del 30 aprile di ciascun anno;

il medesimo provvedimento dispone inoltre, attraverso il comma 5-*sexiesdecies* del suesposto articolo 3, lo slittamento al 31 maggio 2022 del termine per la deliberazione del bilancio di previsione riferito al triennio 2022-2024, da parte degli enti locali, previsto all’articolo 151, comma 1, del testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali, da ultimo differito ai sensi del decreto del Ministro dell’interno 24 dicembre 2021;

in base all’articolo 1, comma 169 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 e all’articolo 53, comma 16, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, gli enti locali deliberano le tariffe e le aliquote relative ai tributi di loro competenza, oltre che i regolamenti delle proprie entrate, entro la data fissata da norme statali per la deliberazione del bilancio di previsione;

al riguardo, gli interroganti rilevano come, proprio per la formulazione specifica della disposizione speciale, che reca la « possibilità » per i comuni di approvare i relativi atti entro il termine del 30 aprile di ciascun anno, sussistano validi elementi a favore della tesi che la proroga dei bilanci a data successiva rispetto al termine autonomo del prelievo sui rifiuti (Tari tributo o tariffa corrispettiva) porti con sé anche la proroga tacita di quest’ultimo;

in relazione alle suesposte osservazioni, gli interroganti evidenziano altresì come attualmente numerosi enti locali appaiono in evidente difficoltà, non avendo la certezza se il termine per approvare le

tariffe della Tari coincida con il termine per la presentazione del bilancio di previsione fissato al 31 maggio prossimo —:

quali orientamenti, per quanto di competenza, il Ministro interrogato intenda esprimere, al fine di chiarire se effettivamente le disposizioni richiamate in premessa, che stabiliscono la proroga del termine per la presentazione dei bilanci a data successiva rispetto al termine del prelievo sui rifiuti, consentano agli enti locali di prorogare tacitamente il termine per l'approvazione delle tariffe e dei regolamenti della Tari e della tariffa corrispettiva.

(5-08009)

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

sta suscitando interesse la chiusura delle sale *eSports* ed il sequestro di apparecchi come i *pc-gaming* per praticare « sport elettronici » su videogiochi competitivi;

da ultimo, notizie di stampa (cfr. *La Stampa* 1° maggio 2022) riferiscono di un sequestro preventivo dell'Agenzia delle accise, dogane e monopoli all'*eSportPalace* di Bergamo e a un numero ancora sconosciuto di sale LAN, che offrono la possibilità di giocare ai summenzionati *pc-gaming*;

i controlli sono scattati dopo l'esposto di un'azienda di Brescia che gestisce sale giochi, manifestando le sue perplessità circa l'effettiva trasparenza della conduzione di un'attività come sale giochi LAN e arene *eSports*, quindi utilizzate per aggirare la normativa vigente in materia di gioco lecito; per contro, AK informatica, la società che ha allestito l'*eSportPalace*, ha definito infondata l'accusa dei computer come potenziali macchine per il gioco d'azzardo, poiché i *computer* in uso prevedono titoli già posseduti dai giocatori e credenziali, e sono connessi ad una rete che blocca ogni tentativo di accesso ai siti rischiosi;

L'Agenzia delle accise, dogane e monopoli è incaricata di verificare la confor-

mità con la normativa applicabile ai giochi con vincita in denaro e agli apparecchi da intrattenimento senza vincita in denaro;

la vicenda rischia di compromettere un settore di intrattenimento in forte crescita soprattutto per il ruolo che riveste nell'associazionismo giovanile e il cui indotto — anche lavorativo — potrà avere sensibili ripercussioni;

predette attività, inoltre, sono anche luoghi di aggregazione per tornei, eventi o vere e proprie *clubhouse* per squadre impegnate nei vari campionati (per esempio *eSport Palace* di Bergamo è sede della sezione *eSport* dell'Atalanta);

appaiono, dunque, inopportune le disposizioni all'uopo adottate, ovvero di chiusura temporanea degli esercizi da 30 a 60 giorni nonché l'applicazione di sanzioni da 5.000 a 50.000 euro; solo a Bergamo, infatti, sono stati sigillati 37 apparecchi presenti in uso, per un totale di circa 200.000 euro di multe, mettendo in seria difficoltà le attività interessate;

per gli interroganti, stante la carente cornice normativa di riferimento, c'è il paventato rischio di confondere un'attività sportiva con un'attività di gioco con vincita —:

se non ritenga opportuno adottare le iniziative di competenza per sospendere eventuali sanzioni in attesa di chiarimenti atti a risolvere le criticità interpretative e applicative rispetto al caso concreto sopradetto, sì da scongiurare futuri contenziosi e, al contempo, non precludere alle medesime attività la legittima presenza nel settore ludico-ricreativo. (5-08010)

ALBANO, OSNATO e BIGNAMI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

entro il 30 giugno 2022 i contribuenti saranno chiamati a presentare la dichiarazione per il monitoraggio degli « aiuti COVID-19 » ricevuti, prevista dall'articolo 1, commi da 13 a 17, del decreto-legge n. 41 del 2021, per evidenziare le eventuali eccedenze da restituire, i cui dettagli sono

stati definiti con il decreto dell'11 dicembre 2021 del Ministero dell'economia e delle finanze e con il successivo provvedimento numero 143438 del 27 aprile 2022;

in tale circostanza, tutti i contribuenti che hanno ricevuto gli « aiuti COVID-19 » dovranno verificare e dichiarare, con atto notoria, il rispetto della disciplina dell'Unione europea sugli aiuti di Stato e il rispetto dei massimali previsti dalle sezioni 3.1 e 3.12 in relazione ai limiti previsti al 27 gennaio 2021 e al 31 dicembre 2021;

l'omissione o l'indicazione di dati non veritieri può comportare sanzioni amministrative, e in alcuni casi, anche penali;

nel definire la posizione del contribuente si dovrà tenere conto del ginepraio di norme che definiscono gli « aiuti COVID-19 », tra cui rientrano una moltitudine di misure, anche non fiscali e non erariali e della definizione di « impresa unica »;

i massimali stabiliti dalle rispettive sezioni 3.1 e 3.12 del Quadro sono cumulabili; pertanto, è possibile arrivare fino ad un importo complessivo di 11,8 milioni di euro, cifra che potrebbe, per buon senso, consentire un esonero da tale adempimento per le piccole e medie imprese;

i benefici oggetto della dichiarazione suddetta, sono stati riconosciuti dalla stessa Agenzia delle entrate ovvero da altri enti appartenenti sempre alla pubblica amministrazione;

tutto ciò, secondo gli interroganti, va in contrasto con l'articolo 6, comma 4, dello Statuto del contribuente che recita: « Al contribuente non possono, in ogni caso, essere richiesti documenti ed informazioni già in possesso dell'amministrazione finanziaria o di altre amministrazioni pubbliche indicate dal contribuente »;

l'autodichiarazione costituisce l'ennesimo adempimento straordinario, ridondante e accompagnato da sanzioni sproporzionate a carico degli operatori economici e dei professionisti che li assistono —:

se non ritenga opportuno adottare le iniziative di competenza per cancellare le

sanzioni ove l'errore nell'indicazione degli aiuti ricevuti non comporti il superamento dei massimali previsti, disporre l'esonero per le imprese di piccole e medie dimensioni, in considerazione della cifra elevata dai massimali consentiti, e prevedere una proroga per l'invio della dichiarazione almeno al 30 settembre 2022. (5-08011)

CATTANEO, MARTINO, BARELLI, GIACOMETTO e SORTE. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

per le associazioni e società sportive dilettantistiche (ASD e SSD), iscritte nel registro *ex* articolo 5, comma 2, del decreto legislativo n. 242 del 1999, l'ambito soggettivo di applicazione del « Superbonus » è delineato dal comma 9 dell'articolo 119 del « decreto Rilancio » (n. 34 del 2020) che, alla lettera *e*), prevede che le disposizioni contenute nei commi precedenti si applichino anche « agli interventi effettuati, limitatamente ai lavori destinati ai soli immobili o parti di immobili adibiti a spogliatoi »;

interpellata sul punto l'Agenzia delle entrate ha chiarito che sono ammessi interventi effettuati da ASD e SSD titolari di un diritto reale di godimento sull'immobile oppure che lo detengono in base ad un contratto di locazione, anche finanziaria, o di comodato o in regime convenzionale con l'ente proprietario e hanno il consenso all'esecuzione dei lavori da parte del proprietario medesimo;

quanto ai massimali di spesa, si applicano quelli previsti per gli edifici costituiti da un'unica unità immobiliare o più unità, differenziati se l'intervento è sugli involucri degli edifici o si sostituisca l'impianto di climatizzazione invernale;

sul portale « Detrazioni fiscali ENEA — Asseverazioni », a quanto consta agli interroganti fino al 5 aprile 2022 risultava possibile caricare la pratica di « superbonus 110 per cento » ASD-SSD solo per una singola unità immobiliare. Solo a far data del 7 aprile 2022 è stato possibile caricare la pratica « Ecobonus » con un numero di

unità immobiliari destinate a spogliatoio superiore a due;

ne consegue che attualmente, la gran parte delle pratiche « Ecobonus » legate agli spogliatoi degli impianti sportivi gestiti da ASD e SSD prevede la scadenza del 30 giugno 2022 per il completamento dei lavori;

alla generale necessità di ridurre consumi e costi energetici si aggiunge quella garantire la sostenibilità economica ad associazioni che svolgono il meritorio compito di garantire una pratica sportiva diffusa nella popolazione —:

considerata la tardiva possibilità di inserire sul portale Enea e di asseverare gli interventi con più di due unità immobiliari destinate a spogliatoio, se non ritenga utile adottare iniziative per dettare disposizioni, anche interpretative, che consentano una proroga dei tempi di scadenza per gli interventi proposti dalle Associazioni sportive dilettantistiche e società sportive dilettantistiche definendo un virtuale « condominio sportivo » ed equiparando le scadenze a quelle attualmente prevista per i condomini a uso abitativo (fine anno 2023 e successivi). (5-08012)

FRAGOMELI, BOCCIA, BURATTI, CIAGÀ, DE MICHELI, SANI e TOPO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la sentenza della Corte di cassazione del 23 ottobre 2019, ha stabilito l'illegittimità delle accise provinciali sull'energia elettrica pagate per il biennio 2010-2011 con un aggravio di spesa per le aziende stimato tra i 22 e i 27 mila euro/anno a seconda della provincia e ha deliberato che l'impresa non possa chiedere il rimborso direttamente all'Agenzia delle accise, dogane e monopoli, ma al fornitore di energia il quale potrà richiedere a sua volta il rimborso alla Agenzia una volta superati i necessari gradi di giudizio;

nella pratica il fornitore potrà avere certezza del risarcimento opponendosi per vie legali all'azienda facendo ricorso fino

alla Cassazione, la quale imporrà al fornitore il risarcimento all'azienda, consentendo così al fornitore di chiedere a sua volta risarcimento all'Agenzia delle dogane;

secondo la risposta fornita all'interrogazione svolta in Commissione il 10 giugno 2020, l'accertamento in giudizio sarebbe ineludibile per l'esame della fondatezza della pretesa del consumatore, verificando l'effettivo pagamento delle bollette e la corretta esposizione in esse del tributo in questione e solo successivamente, all'esito di tale giudizio, il soggetto obbligato potrà avanzare istanza di rimborso nei confronti dell'ente beneficiario del tributo;

sarebbero oltre 7 milioni le utenze coinvolte, di cui almeno quarantamila con importi superiori a 30.000 euro ed un gettito erariale prossimo ai 3 miliardi di euro;

l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (Arera) ha adottato a dicembre, i criteri per l'aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale investito riconosciuto ai gestori dei servizi infrastrutturali di energia e gas per il 2022-2027 che incide sulle bollette dei consumatori finali;

la remunerazione riconosciuta agli operatori per la manutenzione e lo sviluppo della rete appare elevata se confrontata con i tassi di mercato praticati dalle banche;

per contenere gli effetti dell'aumento dei prezzi su imprese e consumatori, il Governo ha introdotto un contributo straordinario sugli extra-profitti del settore energetico, tuttavia farebbe opportuno prevedere iniziative per contenere la realizzazione di extraprofitti —:

al fine di mitigare le ricadute finanziarie sulle imprese, se ritenga opportuno adottare iniziative per prevedere il risarcimento in relazione all'imposta indebitamente versata attraverso l'utilizzo di una piattaforma telematica sulla quale caricare le fatture energetiche effettivamente pagate con un rimborso automatico dell'imposta pari all'80 per cento e la chiusura del contenzioso, all'occorrenza anche valu-

tando, in raccordo con l'Arera, la riduzione dei tassi di remunerazione degli investimenti almeno al 3,5 per cento per un biennio. (5-08013)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

al fine di incentivare il trasferimento della residenza in Italia di professori e ricercatori e, in particolare, il rientro in Italia di coloro che in precedenza avevano trasferito la loro residenza all'estero, l'articolo 44 del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito con modificazioni dalla legge n. 122 del 2010, ha previsto, a partire dal periodo di imposta 2011, la non imponibilità dei redditi da lavoro dipendente e da lavoro autonomo prodotti in Italia e derivanti dalle attività di docenza e ricerca, nella misura del 90 per cento ai fini IRPEF e per l'intero ai fini IRAP;

tale agevolazione, originariamente prevista per quattro periodi di imposta, era stata estesa a sei, aumentabili a otto, undici e tredici, al ricorrere di ulteriori condizioni e per effetto delle modifiche introdotte dall'articolo 5 del decreto-legge n. 34 del 2019;

a seguito di tale intervento è stata sollevata la questione relativa alla discriminazione che venivano a subire i « cervelli » che primi avevano accolto l'invito al rimpatrio, pregiudicati nella durata dell'agevolazione, rispetto ai colleghi meno sollecitati;

a tale irragionevole disciplina ha rimediato il legislatore con legge di bilancio 2022, (articolo 1, comma 763), stabilendo che docenti e ricercatori precedentemente iscritti all'AIRE o cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea, i quali abbiano trasferito la propria residenza in Italia prima dell'anno 2020 e che risultavano beneficiari del regime agevolativo in esame al 31 dicembre 2019, potessero esercitare opzione per l'applicazione delle medesime disposizioni recanti l'estensione temporale dell'agevolazione, versando (al ricor-

rere di determinate condizioni) il 10 per cento o il 5 per cento dei redditi prodotti nel periodo antecedente l'esercizio dell'opzione;

i provvedimenti di AdE del 31 marzo 2022 e del 1° aprile 2022 (circolare n. 9) hanno precisato che, per i soggetti per i quali il periodo di agevolazione di cui all'articolo 44 del decreto-legge n. 78 del 2010 si è concluso il 31 dicembre 2021, il termine per l'esercizio dell'opzione è al centottantesimo giorno successivo alla pubblicazione del provvedimento, quindi al 30 settembre 2022;

benché il provvedimento direttoriale faccia riferimento al 31 dicembre 2021, come data di conclusione del periodo agevolato, suscettibile di estensione, a seguito di eventuale esercizio dell'opzione, stante la *ratio* del provvedimento normativo, non si può dubitare che le istruzioni di esercizio dell'opzione andassero riferite non solo ai casi in cui il periodo originario si concludeva il 31 dicembre 2021, bensì anche ai casi nei quali il periodo originario agevolato si sia concluso entro il 31 dicembre 2021;

inoltre, resta priva di disciplina la situazione nella quale versano docenti e ricercatori che, avendo trasferito la residenza in Italia, risultavano titolari del regime agevolato al 31 dicembre 2019, ma non nei periodi di imposta 2020 e/o 2021; costoro, infatti, nel 2020 e/o nel 2021 sono stati assoggettati alla tassazione ordinaria, ma, avendo possibilità di opzione per l'estensione dell'agevolazione a otto, undici, tredici anni (a seconda dei presupposti), disposta dalla legge di bilancio 2022, deve essere loro concessa la possibilità di ottenere il rimborso (anche sotto forma di credito di imposta) di quanto indebitamente versato in più;

una diversa conclusione realizzerebbe un'ingiustificata discriminazione, censurabile costituzionalmente, anche perché la legge non reca alcun impedimento all'interpretazione, perfettamente legittima, per la quale tali docenti presentino dichiarazione 2021, rettificando la dichiarazione

2020 e ottenendo a rimborso o a credito, le maggiori imposte versate —:

se il Governo non ritenga estremamente opportuno, se non necessario, al fine di evitare dubbi interpretativi e ancor più dispendiosi contenziosi, adottare iniziative per fornire una univoca interpretazione che consenta agli aventi diritto richiamati in premessa di poter godere della agevolazione prevista dalla legge ed evitare ingiustificate discriminazioni. (5-08006)

Interrogazione a risposta scritta:

MACCANTI, DONINA, FOGLIANI, FUR-GIUELE, GIACOMETTI, RIXI, TOMBO-LATO, ZANELLA e ZORDAN. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

secondo le direttive di Poste Italiane, a partire dal 22 marzo e fino al 21 giugno 2022, è in corso la chiusura di tutti i libretti postali sui quali non è stata fatta nessuna azione negli ultimi 10 anni;

i libretti di risparmio postale cosiddetti « dormienti » sono i libretti non movimentati dal titolare da più di 10 anni, non sottoposti a procedimenti o blocchi operativi che ne impediscano la movimentazione delle somme e che abbiano un saldo superiore a 100 euro;

i saldi dei libretti dormienti vengono trasferiti al Fondo gestito da Consap istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 343, della legge n. 266 del 2005 e disciplinato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 2007 n. 116;

si tratta di prodotti finanziari molto popolari — emessi da Cassa depositi e prestiti ma diffusi da Poste — sono considerati una sorta di salvadanaio, un investimento privo di rischi perché protetto dalla garanzia dello Stato. Il loro successo si deve anche al fatto che col passare degli anni sono stati trasformati da semplice strumento di risparmio a qualcosa di simile a un conto, con la possibilità di versare e prelevare denaro senza costi;

i titolari dei libretti che hanno ricevuto una comunicazione da Poste Italiane in cui viene segnalata la dormienza del libretto, per evitarne l'estinzione e il trasferimento dei relativi saldi al Fondo sopraindicato, sono tenuti a inviare una comunicazione all'indirizzo riportato nella lettera ricevuta oppure a effettuare operazioni a valere sul libretto entro il termine indicato nella comunicazione stessa;

nonostante la società abbia informato con apposita comunicazione i soggetti interessati, potrebbero però essere ancora molti gli aventi diritto che per diverse ragioni non sono stati raggiunti dall'informativa, che per questo motivo poteva essere condotta anche tramite i canali informatici utilizzando l'App « Io »;

il decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 2007, n. 116, fornisce un'apposita disciplina in materia di depositi dormienti;

tale decreto può essere applicato ai seguenti rapporti contrattuali identificati dall'articolo 2: deposito di somme di denaro, effettuato presso l'intermediario con l'obbligo di rimborso; deposito di strumenti finanziari in custodia e amministrazione; contratto di assicurazione di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo n. 209 del 2005, in tutti i casi in cui l'assicuratore si impegna al pagamento di una rendita o di un capitale al beneficiario a una data prefissata;

l'obbligo di avvisare i titolari dei libretti dormienti si ricaverebbe anche dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 144 del 2001 (« Regolamento recante norme sui servizi di bancoposta »), che dispone la comunicazione ai clienti delle unilaterali variazioni contrattuali sfavorevoli;

da ultimo, in relazione agli obblighi in tal senso, è d'uopo ricordare una sentenza del giudice di pace di Sala Consilina del 19 ottobre 2017, n. 494, che avrebbe riconosciuto la responsabilità di Poste Italiane s.p.a., per mancato invio della raccomandata di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 116 del 2007;

a parere degli interroganti, risulterebbe necessaria una maggiore tutela nei confronti dei risparmiatori, potenziando la conoscenza dei complessi meccanismi insiti nelle contrattazioni finanziarie, affinché gli stessi possano far valere i loro diritti —:

a quanto ammonti il valore dei depositi dormienti in giacenza presso Poste Italiane S.p.a. e quali iniziative siano state poste in essere al fine di digitalizzare la consultazione in sicurezza degli elenchi dei risparmi « dormienti ». (4-11976)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

il decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 95, recante « Disposizioni in materia di revisione dei ruoli o delle Forze di polizia, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera a), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche », ha dato la possibilità, al ruolo degli agenti e sovrintendenti della Polizia penitenziaria, di partecipare al concorso « per titoli », per la nomina a vice ispettore della Polizia penitenziaria;

alla fine del corso di formazione, svoltosi nell'anno 2020 di allievo vice sovrintendente, sempre in riferimento al decreto *de quo*, tutto il personale interessato è stato riassegnato nelle proprie sedi di appartenenza;

al termine del VI Corso degli allievi vice ispettori svoltosi nell'anno 2019, « provenienti da concorso esterno » tutto il personale già appartenente alla Polizia penitenziaria è stato riassegnato nelle proprie sedi di appartenenza;

il concorso per complessivi 411 allievi vice ispettori (378 uomini e 33 donne) nel ruolo degli ispettori del Corpo di polizia penitenziaria, indetto con Pdg 25 novembre 2021, rettificato con Pdg 21 marzo 2022 in

corso di definizione, potrà soddisfare in modo incisivo le carenze dei sottoufficiali negli istituti penitenziari italiani;

l'intenzione dell'Amministrazione penitenziaria è di applicare la mobilità del personale vincitore del corso in questione così come ribadito alle organizzazioni sindacali in occasione dell'incontro svoltosi in data 19 aprile 2022, nonostante quest'ultime abbiano manifestato il proprio dissenso;

la mobilità interesserebbe 394 uomini e 55 donne della Polizia penitenziaria i quali si troverebbero nella condizione di lasciare la propria attuale sede di servizio e gli affetti familiari a centinaia, se non migliaia, di chilometri di distanza per non rinunciare a un avanzamento in carriera conseguito, si ribadisce, « per titoli », quindi dopo anni di onorato servizio e con notevoli sforzi per conseguire un titolo di studio superiore;

l'Amministrazione penitenziaria dovrebbe salvaguardare con rispetto la competenza e la professionalità, del personale del Corpo, acquisite nel corso degli anni. Un patrimonio professionale da valorizzare e da non disperdere in ambito locale, maturato sulla scia di una esperienza progressa;

tale immotivata valutazione posta in essere dall'Amministrazione penitenziaria, ad avviso dell'interrogante, creerebbe una inevitabile disparità di trattamento nei confronti del personale interessato risultando, di fatto, in palese contraddizione con quanto previsto dal secondo comma dell'articolo 97 della Costituzione Italiana;

la predetta decisione darà, sicuramente, corso a innumerevoli ricorsi alla giustizia amministrativa da parte degli agenti interessati, con conseguente dispendio di denaro pubblico —:

se il Ministro interrogato sia stato informato di tale situazione da parte del Capo del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria;

se e quali iniziative intenda tempestivamente porre in essere, vista l'imminente

partenza del corso di formazione prevista nella seconda decade di maggio 2022, al fine di sanare definitivamente la problematica rappresentata, restituendo la dovuta serenità lavorativa a ben 449 uomini e donne della Polizia penitenziaria.

(4-11977)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazioni a risposta immediata:

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

l'autostrada A4 è una delle arterie principali del sistema economico nazionale, sviluppandosi lungo la direttrice ovest-est della penisola, collegando Torino a Trieste passando per Milano, Venezia;

l'infrastruttura si sviluppa lungo il corridoio europeo mediterraneo n. 5 Lisbona-Kiev;

da tempo è stato avviato il progetto, suddiviso in quattro lotti, per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4 nella tratta Quarto D'Altino (Venezia)-Villesse (Gorizia), con tracciato di circa 95 chilometri, dei quali circa 55 chilometri ricadenti nel territorio della regione Veneto e 40 chilometri nel territorio della regione Friuli Venezia Giulia, su un terreno pianeggiante;

ad oggi si registra un grave ritardo per il completamento del secondo lotto di 33,5 chilometri tra San Donà di Piave e Alvisopoli, frazione di Fossalta di Portogruaro, mentre al contrario già dal 2017 è allo studio il quadruplicamento del tratto Padova-Brescia;

tra i motivi di questo ritardo, che non possono più essere tollerati, figurano senz'altro le limitazioni dovute all'emergenza sanitaria, ma anche il « caro materiali » e il

trasferimento della concessione da *Autovie* alla « *newco* »;

lungo questo tratto stradale si sono verificati nel corso di questi mesi un numero molto elevato di incidenti, spesso purtroppo anche mortali, con la risultanza di bloccare il flusso veicolare in entrambi i sensi di marcia, riproponendo quello scenario tristemente noto della « tangenziale di Mestre », che ha ingolfato il sistema trasportistico del Nordest per decenni fino all'apertura del Passante nel 2009, con un bollettino quotidiano di disagi, sinistri, feriti e decessi;

le statistiche sugli incidenti e sui sinistri rilevati riportano che molti di essi avvengono a causa dell'improvviso arresto degli automobilisti, con conseguenti tamponamenti, dovuti a blocchi di traffico formati « a sorpresa », in prossimità del restringimento di carreggiata causato dai lavori lungo l'arteria stradale;

si ritiene essenziale velocizzare l'iter di completamento del secondo lotto tra San Donà di Piave e Alvisopoli che, ad oggi, appare come un vero e proprio « imbuto » del nostro sistema-Paese in ingresso e in uscita, al fine di prevenire l'aggravarsi di conseguenze economiche e sociali, soprattutto in termini di attrattività turistica —:

quali iniziative di competenza intenda adottare per assicurare la sicurezza stradale lungo l'area interessata, al fine di individuare una soluzione alla situazione esposta in premessa, considerata la pericolosità di questo tratto stradale ad altissima incidentalità anche mortale, adottando ulteriori iniziative di competenza anche sul piano finanziario. (3-02930)

CONTE, DE LORENZO e FORNARO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

con decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, *Rete ferroviaria italiana s.p.a.* è stata autorizzata alla redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche

di alta velocità, della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;

Rete ferroviaria italiana s.p.a. ha avviato gli incontri di consultazione sui territori per il lotto 1A Battipaglia-Romagnano — inserito nel Piano nazionale di ripresa e resilienza — che attraversa i comuni di Battipaglia, Eboli, Campagna, Serre, Contursi Terme, Buccino, Sicignano degli Alburni, spaccando in due abitati, aree protette e zone industriali;

il giorno 24 marzo 2022, nella città di Eboli, c'è stato un dibattito pubblico nel corso del quale sono stati posti, in particolare modo dall'amministrazione comunale di Eboli, 34 quesiti riconducibili a cinque questioni condivise da tutti i comuni interessati;

tra le questioni poste c'è la preoccupazione dell'impatto dell'opera su abitazioni, terreni e opifici;

il tracciato, infatti, andrebbe a pesare su terreni con colture di pregio, opifici e attività produttive e — attraversando una zona densamente edificata in Eboli — su abitazioni private, destinate ad espropri ed abbattimenti, per un numero di oltre 200 ditte catastali, di cui circa 50 case abitate, la cui paventata demolizione determina grosso allarme sociale;

il 4 aprile 2022, il Ministero della transizione ecologica ha inviato a *Rete ferroviaria italiana s.p.a.* una sua nota sul progetto di fattibilità tecnica ed economica del « lotto 1A », con la quale vengono chieste numerose integrazioni in ordine a ben dodici aree tematiche afferenti alla sostenibilità ambientale del piano, all'impatto sulle biodiversità, sull'uso del suolo, sulla tutela del patrimonio naturale e agroalimentare, sulla gestione dell'impatto geologico e sul sistema di acque, clima e ambiente, mentre nulla si dice sul delicato tema degli abbattimenti delle abitazioni civili e di alcuni opifici;

sulla questione si sta realizzando una vasta mobilitazione di cittadini, operatori economici, amministratori comunali che chiedono di essere coinvolti nelle scelte e

ascoltati nelle loro osservazioni affinché l'opera pubblica sia davvero condivisa e al servizio del territorio e non venga invece calata dall'alto e imposta senza alcuna concertazione —:

quali iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, il Ministro interrogato in merito alle problematiche poste in premessa sul tracciato del lotto 1A dell'alta velocità ferroviaria lungo la direttrice Salerno-Reggio Calabria. (3-02931)

RIXI, 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, SALTAMARTINI, SCOMA, SNIDER, STEFANI, SUTTO, TARANTINO, TATEO, TIRAMANI, TOCCALINI, TOMASI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VIVIANI, RAFFAELE VOLPI, ZANELLA, ZENNARO, ZICCHIERI, ZIELLO, ZOFFILI e ZORDAN. — *Al Ministro delle infrastrutture*

e della mobilità sostenibili. — Per sapere — premesso che:

il «Nodo stradale e autostradale di Genova — adeguamento del sistema A7-A10-A12», noto come «Gronda di Genova», progetto di rilevanza strategica per la Liguria e per l'intero Paese, consentirebbe di decongestionare il traffico, soprattutto pesante, sui tratti autostradali in questione, nonché di ridurre i tempi di percorrenza, l'impatto acustico e inquinante sulla popolazione locale e i rischi di incidenti stradali, separando il traffico cittadino da quello di attraversamento e dai flussi legati al porto di Genova;

il progetto, in particolare, prevede una nuova autostrada da Vesima a Bolzaneto (quasi interamente in galleria), il rifacimento della carreggiata nord della A7, fra Genova ovest e Bolzaneto, con potenziamento della A12 fino alla barriera Genova est;

l'iter approvativo dell'opera si è formalmente completato nell'agosto 2018 con l'invio da parte di *Autostrade per l'Italia* del progetto esecutivo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ma, nonostante siano già stati effettuati numerosi espropri di aree e terreni, attraverso i quali la nuova autostrada dovrà transitare, e nonostante siano state bandite gare di pre-qualifica per un valore complessivo di 490 milioni di euro, il progetto esecutivo della Gronda non è ancora stato approvato dal Ministero;

da uno studio effettuato nel 2020 dall'autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è emerso che, nel solo bacino di Sampierdarena del porto di Genova, gravitano 3.500 mezzi pesanti al giorno e, secondo le previsioni, diventeranno 4.100 entro il prossimo triennio e 4.800 nel prossimo quinquennio, sulla base delle stime di maggiore capacità dei terminal portuali genovesi. A questi numeri occorre aggiungere i circa 2.500 tir che gravitano giornalmente nel porto di Prà;

pertanto la realizzazione tempestiva della «Gronda di Genova», attraverso procedure celeri ed efficaci come quelle rap-

presentate dal cosiddetto «modello Genova», che ha consentito l'avvio dei lavori e la ricostruzione del Ponte Morandi in tempi molto brevi, rappresenta una necessità imprescindibile per gli utenti dei tratti stradali e autostradali interessati e per tutti gli abitanti del territorio —:

se e quali iniziative di competenza, anche normative, intenda assumere al fine di provvedere allo sblocco dell'iter di approvazione del progetto esecutivo, nonché alla realizzazione, nel più breve tempo possibile, dell'opera «Nodo stradale e autostradale di Genova — adeguamento del sistema A7-A10-A12», comunemente nota come «Gronda di Genova». (3-02932)

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

la transizione digitale delle pubbliche amministrazioni costituisce un caposaldo irrinunciabile per il progresso del nostro Paese, perché lo storico *gap* tecnologico che grava sulle amministrazioni italiane è una delle ragioni essenziali della mancata crescita degli ultimi decenni. Ciò è tanto nel settore degli appalti pubblici dell'edilizia, fondamentale per l'economia e che, sino al 2026, rappresenterà uno dei pilastri per dare piena attuazione ai progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

a tal fine, il 3 agosto 2021 è entrato in vigore il decreto ministeriale n. 312 del 2 agosto 2021 — cosiddetto «decreto Bim» — che stabilisce modalità e tempi di progressiva introduzione presso le pubbliche amministrazioni di nuovi processi, metodi e strumenti elettronici per la gestione e il controllo dei progetti edilizi e infrastrutturali (cosiddetti *Building information modeling* o per brevità «Bim»); il decreto copre il periodo 2022-2026 e consente alle amministrazioni appaltanti di ricorrere al «Bim», anche in via sperimentale per tutti gli affidamenti successivi all'agosto 2021;

si tratta potenzialmente di una svolta molto importante: l'utilizzo di questo nuovo sistema di gestione in un progetto, infatti, permette di ottenere una serie di vantaggi

nella gestione dell'opera edilizia attraverso un controllo totale di tutte le fasi del processo; consente, soprattutto, di ottenere tempi di costruzione ridotti e certi, costi inferiori di gestione e manutenzione, risoluzione di errori e anomalie, uso più efficiente delle risorse; insomma, un sistema di controllo accurato dell'intero processo, che consente una gestione più corretta ed economica, con potenziali risparmi e semplificazioni per le amministrazioni, in un settore dove purtroppo gli sprechi sono all'ordine del giorno;

nonostante gli interventi sin qui adottati, molte delle pubbliche amministrazioni locali sembrerebbero non avere gli strumenti e le competenze adeguate per poter gestire con efficienza questi nuovi strumenti digitali di progettazione negli appalti di edifici ed infrastrutture, con grave pregiudizio per i risultati e l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza —:

se stia avendo effettivamente seguito l'attuazione del decreto cosiddetto « Bim » e quali iniziative di competenza intenda adottare affinché le amministrazioni locali dispongano rapidamente di strumenti adeguati per attuare questa importante innovazione, essenziale per migliorare l'attuazione e il controllo dei progetti finanziati dalle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza. (3-02933)

BALDELLI, D'ATTIS, PENTANGELO, ROSSO, SOZZANI e ROSPI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

il codice della strada prevede che tutte le amministrazioni locali siano obbligate a consegnare entro il 31 maggio di ogni anno una relazione telematica in cui indichino quanto hanno incassato dalle multe stradali nell'anno precedente e come spendano questi soldi;

nel 2021 un comune su cinque non ha consegnato la relazione e degli altri quattro non si conoscono i dati analitici consegnati al Governo, malgrado la Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati li chieda al Ministero

delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da settembre 2021;

la sanzione prevista dal codice della strada verso i comuni inadempienti o che abbiano consegnato dichiarazioni non veritiere o non conformi alle destinazioni previste dalla legge, che per una quota non inferiore al 50 per cento devono essere costituite da interventi di sicurezza e manutenzione stradale, consiste nella decurtazione del 90 per cento degli incassi;

nessuna amministrazione è stata ancora sanzionata e non è chiaro né il criterio di controlli a campione che il Governo intende adottare, né il meccanismo di decurtazione automatica che il Governo starebbe studiando —:

quando il Governo consegnerà i dati completi del 2021 alla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati e quando e come, al netto delle segnalazioni alle sezioni locali della Corte dei conti e delle eventuali conseguenze sul piano contabile, intenda intervenire per controllare e sanzionare gli enti locali che abbiano violato le prescrizioni del codice della strada. (3-02934)

LOLLOBRIGIDA, MELONI, ALBANO, BELLUCCI, BIGNAMI, BUCALO, BUTTI, CAIATA, CARETTA, CIABURRO, CIRIELLI, DE TOMA, DEIDDA, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DONZELLI, FERRO, FOTI, FRASINETTI, GALANTINO, GEMMATO, LUCASELLI, MANTOVANI, MASCHIO, MOLICONE, MONTARULI, OSNATO, PRISCO, RAMPPELLI, RIZZETTO, ROTELLI, GIOVANNI RUSSO, RACHELE SILVESTRI, SILVESTRONI, TRANCASSINI, VARCHI, VINCI e ZUCCONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

con la stipula del protocollo d'intesa per lo sviluppo del Corridoio adriatico, sottoscritto in data 24 ottobre 2020 tra le regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, la regione Marche ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di superare il ritardo infrastrutturale della dorsale adriatica con la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria passeggeri;

in data 10 marzo 2022 il Ministro interrogato ha trasmesso alle regioni una proposta di sintesi sul progetto della ferrovia adriatica, confermando gli obiettivi ministeriali di potenziamento della capacità della linea ferroviaria adriatica attraverso l'aumento fino a 200 chilometri orari della velocità sull'intero itinerario, con l'individuazione della dorsale Bologna-Lecce quale tratta privilegiata del trasporto merci e la prospettiva di incremento del carico merci sulla tratta fino a 176 treni al giorno, equivalenti a un treno ogni otto minuti;

in un incontro con gli enti interessati dal progetto, tutti i comuni hanno rimarcato in modo unitario la forte preoccupazione circa l'appesantimento del traffico merci sull'attuale linea ferroviaria adriatica, fatta eccezione per il solo comune di Pesaro per il quale è stato previsto un arretramento del tracciato della ferrovia;

il previsto aumento del traffico merci, infatti, appare incompatibile con l'attuale tessuto urbano delle località costiere, che si sono sviluppate proprio in prossimità della linea ferroviaria e arrecherebbe alle stesse un grave pregiudizio sia alla qualità della vita degli abitanti delle città costiere attraversate dalla linea ferroviaria, sia all'attrattiva delle stesse dal punto di vista turistico, con conseguenze negative che, a cascata, coinvolgerebbero l'intera regione;

i centri abitati presenti lungo la costa marchigiana già soffrono fortemente il problema dell'inquinamento acustico e da tempo la regione Marche sta conducendo un confronto con i Ministeri competenti per scongiurare l'installazione delle barriere antirumore, che comporterebbero una cesura visiva e fisica all'interno dei tessuti urbani delle città della costa;

in questo quadro, al fine di superare le problematiche esposte, appare più che mai opportuna la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria dedicata alle merci e alla lunga percorrenza passeggeri, nella quale siano impiegati treni moderni che non impatterebbero in modo significativo

sull'ambiente e sul territorio e garantirebbero un efficace mezzo di trasporto —:

se non ritenga di adottare iniziative di competenza volte a condividere con la regione Marche e *Rete ferroviaria italiana s.p.a.* una proposta progettuale sostenibile e compatibile con le vocazioni del territorio, per la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria nel senso esposto in premessa. (3-02935)

Interrogazione a risposta scritta:

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

da quanto riporta la relazione — approvata con Delibera n. 9/2022 — della Sezione controllo enti della Corte dei conti sulla gestione 2020, il bilancio di Anas S.p.a. si è chiuso con una perdita di 168.764.091 euro e pertanto è peggiorata di 97.627.581 rispetto ai -71.136.509 euro del 2019, dal quale si evince un risultato negativo della gestione finanziaria;

dal comunicato stampa Corte dei conti n. 12 del 23 febbraio 2022 si evince inoltre che patrimonio netto acclarato di 2.441.659.516 euro scende di 169.552.112 rispetto al 2019, con una riduzione delle disponibilità liquide per 38,015 milioni, assestate a 230.411.088 euro;

sulla gestione finanziaria, negativa per 149,22 milioni, avrebbero inciso principalmente gli oneri finanziari per l'adeguamento del Fondo svalutazione crediti verso la società Strada dei parchi; la Corte dei conti evidenzia ulteriori criticità come la prevista costituzione della cosiddetta « Anas 2 » in virtù della legge n. 156 del 2022, la quale dovrebbe essere deputata alla gestione delle autostrade statali in concessione con affidamenti *in house* a cui trasferire, nel limite di tali concessioni a pedaggio, le funzioni e le attività attualmente in capo ad Anas;

la costituzione della società « Anas 2 », a parere della magistratura contabile, non è idonea alla proroga o al rinnovo della

concessione stradale in atto, stante l'insussistenza, per Anas, della qualificazione di società *in house*;

fonti stampa rivelano che il Governo stia lavorando a un decreto su infrastrutture e trasporti il quale prevederebbe, con apposite convenzioni con la società Anas Spa, misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per il Giubileo 2025 e interventi per le strade di Roma e della Città metropolitana di Roma Capitale;

l'estensione al 2052 della concessione Anas-Mims, per un valore contabile di circa 1.142.812.000 euro, potrebbe riscontrare criticità in quanto il tavolo tecnico sull'attuazione di quanto previsto in materia dalla legge finanziaria 2007, si sarebbe più volte attivato senza risultati positivi; se a tale situazione si sommasse la decadenza dell'aspettativa di proroga della concessione, l'impatto sul bilancio Anas potrebbe aprire scenari finanziari molto negativi per la società e potenzialmente svalutare il valore della concessione iscritto in bilancio, comportando conseguenze economiche e finanziarie negative anche per Ferrovie dello Stato —:

quali iniziative intenda assumere, per quanto di competenza, al fine di scongiurare le suddette criticità nella prospettiva di garantire continuità nella gestione delle risorse certe al bilancio di Anas S.p.a. e del gruppo Ferrovie dello Stato in un momento di particolare impegno nell'attuazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. (4-11980)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere — premesso che:

da ormai diversi anni, ed in particolare nel territorio di Maglie e Casarano,

comuni nella provincia di Lecce, numerosi lavoratori prestano la propria attività in favore di società operanti nel settore dei *call center*;

prescindendo da tutte le doglianze che i lavoratori ad oggi esprimono, è stata sollevata una seria problematica relativa al repentino mutamento della ragione sociale dei soggetti giuridici operanti nelle singole sedi e che di volta in volta subentrano quali datori di lavoro. Questo repentino susseguirsi di società ha comportato come danno più evidente in capo ai lavoratori l'omesso versamento della contribuzione relativa a diversi periodi lavorativi;

alcuni dipendenti si vedevano respingere la domanda di indennità di disoccupazione, poiché l'azienda non aveva versato i contributi necessari per la concessione della prestazione;

a tal proposito, in relazione a quanto sopra descritto, in data 18 marzo 2021 veniva inoltrata a mezzo Pec all'Inps Lecce, direzione provinciale ed Agenzia di Casarano e Maglie, formale richiesta di chiarimenti in ordine all'omesso versamento della contribuzione relativa a diversi periodi lavorativi, da parte delle società di seguito indicate e formale istanza di accesso agli atti alle sedi Inps di Cuneo, Roma e Napoli, al fine di effettuare un controllo sul regolare versamento della contribuzione dei dipendenti delle seguenti società che hanno operato ed operano sui siti di Maglie e Casarano:

1. Progetto Vendita (P. Iva 04895130963) viale Jenner 55 20159 Milano;

2. Power Selling S.r.l. (P. Iva 14457371004) viale Prassilla, 6 0012 Roma;

la richiesta di cui sopra veniva riscontrata, con nota del 31 marzo 2021, solo dall'Inps di Casarano (Lecce) con la quale si comunicava che le suindicate aziende, inquadrate come *call center*, presentavano un rilevante numero di collaboratori iscritti alla gestione separata Inps;

le sedi Inps interpellate e territorialmente competenti in base alla cosiddetta

gestione separata asserivano di non poter fornire adeguato riscontro, poiché il soggetto richiedente non era qualificato all'ostensione degli atti *ex lege* n. 241 del 1991;

è necessario e urgente un approfondimento della vicenda poiché le predette società hanno tra loro una continuità aziendale, considerato principalmente il passaggio tra le stesse dei medesimi dipendenti ed in alcuni casi medesimo consulente, per cui tali elementi propendono per un disegno volto ad eludere gli obblighi contributivi, vieppiù alla luce della schematica e preordinata chiusura aziendale allo scadere dei termini per il versamento degli oneri contributivi;

ad avviso degli interpellanti si tratterebbe, perlopiù, di aziende apparentemente estranee tra loro ma in realtà collegate che avrebbero creato un intricato sistema di scatole cinesi e società « cartiere »;

tra l'altro, la frammentazione della competenza a livello territoriale delle individuate sedi Inps, finalizzata al recupero dei crediti contributivi, rende difficoltoso il buon esito dell'azione di recupero stesa anche per la Guardia di finanza del capoluogo leccese investita dal primo firmatario del presente atto e da numerosi dipendenti, con numerosi esposti, al fine di fare chiarezza sulla vicenda ed interrompere un sistema ormai rodato volto ad eludere gli obblighi contributivi previdenziali ed assistenziali —:

in considerazione di quanto esposto, data la gravità dei fatti se così fossero accertati, quali iniziative di competenza il Ministro intenda assumere per verificare la regolarità contributiva delle predette aziende e il numero totale dei dipendenti aziendali suddivisi tra lavoratori subordinati a tempo determinato o indeterminato, parasubordinati ed altre forme di rapporto contrattuali, alla luce di un fenomeno quello dello sfruttamento del lavoro di *telemarketing* da parte di aziende spesso fittizie, tramite il

sistema delle cosiddette scatole cinesi, finalizzato all'omesso versamento di contributi previdenziali ed assistenziali.

(2-01504) « Donno, Invidia, Torto, Manzo, Faro, Flati, Gallo, Lovecchio, Misiti, Gubitoso, Buompane, Adelizzi, Davide Aiello, Amitrano, Barzotti, Ciprini, Cominardi, Cubeddu, Pallini, Segneri, Tripiedi, Tucci, Cancelleri, Caso, Scerra, Currò, Alemanno, Grimaldi, Gabriele Lorenzoni, Martinciglio ».

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il gruppo Lactalis rappresenta uno dei principali attori dell'industria casearia mondiale e concentra le sue attività in due Paesi principali, la Francia e l'Italia, trattando e valorizzando la diversità dei formaggi a denominazione di origine e di territorio (Dop, Igp e Pat) nonché raggruppando, di fatto, i più importanti marchi di produzione nostrana come Galbani, Invernizzi, Vallelata, Locatelli, Cademartori;

dal 2019 Lactalis risulta essere altresì proprietaria del gruppo Castelli specialità Dop che possiede in Italia 13 stabilimenti adibiti alla produzione casearia;

come riferito in una nota dai sindacati del 22 aprile 2022, il *management* Lactalis, dopo un'analisi definita « sommaria » del *business* relativo al gruppo Cantelli, ha annunciato la chiusura di 2 stabilimenti da realizzarsi entro il primo trimestre 2023; gli stabilimenti di Reggio Calabria e di Ponte Buggianese in provincia di Pistoia, e alcuni esuberanti nello stabilimento di Santa Rita in provincia di Grosseto, motivando la scelta con la necessità « di concentrare gli investimenti sulle strutture economicamente più sostenibili » e di « riportare in equilibrio la gestione operativa dell'azienda, da tempo in sofferenza, e oggi aggravata dall'impatto sui costi di produzione dovuto

al protrarsi della crisi pandemica e al nuovo scenario di crisi internazionale »;

le chiusure metterebbero a rischio, secondo quanto riportato dai medesimi sindacati, almeno 150 lavoratori, compromettendo la situazione di altrettante famiglie, in particolare in un settore strategico come quello alimentare;

Lactalis, inoltre, non è nuova a tali procedure come già accadde nel 2019 per lo stabilimento Parmalat di Collecchio, dove venne e posta in essere una procedura di licenziamento collettivo, con la perdita di decine di posti di lavoro giudicati in esubero a seguito di una procedura di razionalizzazione interna alla Parmalat stessa, contestuale allo spostamento di attività presso la capogruppo francese e poco prima della acquisizione del gruppo Castelli —

se il Governo sia a conoscenza dei fatti sopra esposti e se sia intenzionato all'apertura di un tavolo di crisi presso il Ministero dello sviluppo economico, convocando i vertici aziendali e sindacali;

quali iniziative, per quanto di competenza, intenda adottare al fine di tutelare la posizione lavorativa e la dignità sociale dei 150 lavoratori coinvolti nel comparto dell'agroalimentare italiano. (4-11973)

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

il tessuto economico italiano ha registrato nel corso degli ultimi decenni l'aumento di imprese detenute da cittadini cinesi, operanti in principio prevalentemente nel settore manifatturiero per poi estendersi al terziario;

nel corso degli anni le cronache hanno riportato con frequenza notizie relative al mancato rispetto dei contratti di lavoro e delle norme di sicurezza da parti dei titolari delle imprese detenute da cittadini cinesi, con particolare riferimento a fenomeni di sfruttamento della manodopera, orari di lavoro ben superiori al massimo consentito, retribuzioni ridotte in base alla

nazionalità dei lavoratori, caporalato, condizioni igienico-sanitarie dei luoghi di lavoro non adeguate e mancato rispetto delle norme di sicurezza sul lavoro;

a titolo di esempio si riporta il caso di alcuni lavoratori pakistani dipendenti di un'azienda tessile gestita da cittadini cinesi operante in Toscana, licenziati per aver rivendicato il diritto a non lavorare più di otto ore al giorno e al rispetto dei giorni di riposo;

tali irregolarità, oltre a violare i diritti dei lavoratori e a mettere a repentaglio la loro sicurezza, sono elementi che alterano la concorrenza, poiché permettono alle imprese che commettono tali irregolarità di abbattere i costi e posizionare i prodotti a prezzi più convenienti rispetto a quelli delle imprese che rispettano le regole;

il 22 aprile 2022, a margine di un incontro avvenuto nella sede della Prefettura di Prato sul tema della sicurezza sui luoghi di lavoro, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali Andrea Orlando ha rivendicato il potenziamento dell'ispettorato nazionale del lavoro, e l'introduzione di nuove sanzioni più efficaci e più tempestive per le imprese che non rispettano le regole e il rafforzamento degli strumenti di prevenzione —

quante siano in ogni regione o provincia autonoma le imprese detenute da cittadini di nazionalità cinese suddivise tra settore manifatturiero, agricolo e terziario e quante fossero al 31 dicembre 2011;

quanti siano stati i controlli su imprese detenute da cittadini cinesi effettuati in ciascuno degli ultimi cinque anni e quante siano state le irregolarità riscontrate in merito a rispetto degli orari di lavoro, delle condizioni economiche e delle norme di sicurezza sul lavoro;

quante siano state le imprese cinesi soggette a provvedimenti di sospensione o chiusura delle attività e il tasso percentuale comparato a quello di analoghi provvedimenti comminati a imprese italiane;

quale sia la vita media delle imprese detenute da cittadini cinesi, comparata con

il dato analogo relativo alle imprese italiane e quanti sono i titolari di tali imprese che dichiarano redditi inferiori a ventimila euro;

se il Governo non reputi opportuno intervenire con un piano straordinario di controlli sulle imprese detenute da cittadini cinesi finalizzato all'emersione delle irregolarità emerse negli anni ed esposte in premessa, all'« interiorizzazione » della legislazione italiana sui diritti del lavoro e alla promozione di una maggiore cultura della salute e della sicurezza sul lavoro.

(4-11979)

* * *

SVILUPPO ECONOMICO

Interrogazione a risposta in Commissione:

GRIBAUDO, NARDI, BOCCIA, UBALDO PAGANO, LACARRA, BONOMO e GAVINO MANCA. — *Al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

le maggiori organizzazioni sindacali hanno recentemente evidenziato un quadro di grande preoccupazione relativamente agli equilibri gestionali degli impianti ex Ilva, Acciaierie d'Italia, per quanto concerne aspetti strategici come il piano delle manutenzioni, il piano industriale, il piano degli investimenti, la sicurezza degli impianti, i livelli di produzione e il ricorso agli ammortizzatori sociali;

tali criticità rischiano di avere gravi conseguenze, come nel caso dei mancati interventi manutentivi che — a fronte degli incrementi dei volumi produttivi, a maggior ragione dopo le tensioni internazionali conseguenti allo scoppio della guerra in Ucraina — mettono a rischio la sicurezza del processo produttivo e la salute dei lavoratori;

il rinvio di interventi ordinari e degli investimenti sugli impianti rischia di comportare anche effetti negativi sull'equilibrio economico di interi comparti delle aziende d'appalto che sono costrette inevitabil-

mente a procedure di cassa integrazione o addirittura a chiudere;

si tratta di una situazione ulteriormente aggravata dalla cronica difficoltà finanziaria, causata dalle dilatate e arbitrarie tempistiche di pagamento della committente Acciaierie d'Italia e dal crescente disequilibrio strutturale legato ai ritardi nei pagamenti;

una situazione che colpisce in primo luogo il sistema delle imprese dell'area ionica, ma che si sta dilatando a tutto il territorio nazionale, mettendo in crisi intere filiere produttive di fornitura degli stabilimenti ex Ilva, quali meccanica, carpenteria, impiantistica, basti pensare che solo nella provincia di Cuneo tale crisi coinvolge circa ottanta imprese;

a fronte delle richieste sindacali, con un *sit in* di protesta sotto il palazzo della prefettura, il prefetto di Taranto ha annunciato l'insediamento di una nuova cabina di regia per monitorare la situazione dell'indotto e dei ritardi dei pagamenti, attivandosi con i vertici dell'impresa per l'avvio di un programma di smaltimento degli arretrati, con un primo stanziamento di 3,7 milioni di euro sull'arretrato maturato;

tuttavia, è di tutta evidenza che si tratti solo di una prima e parziale risposta, tanto che le sole imprese associate a Confindustria Taranto dichiarano uno scaduto di circa 25 milioni di euro, comprensivo della quota di febbraio;

la centralità per il complesso del nostro sistema economico di un gruppo come Acciaierie Italia, la più grande azienda siderurgica d'Europa, soprattutto in una prospettiva di ridisegno strategico degli scambi internazionali e delle catene globali del valore, non può non vedere la massima e puntuale attenzione delle istituzioni sull'insieme delle conseguenze che possono discendere dalle scelte o dalle mancate scelte manageriali sia per i lavoratori sia per la rete delle imprese a essa correlate;

in tale prospettiva, il tema della regolarità dei pagamenti dei salari e delle imprese fornitrici di prodotti e servizi riveste

una centralità cruciale per la sopravvivenza di migliaia di imprese —:

quali urgenti iniziative intenda adottare al fine di monitorare la situazione degli arretrati dei pagamenti del gruppo Acciaierie d'Italia, nonché, per quanto di competenza, favorire un rapido smaltimento dei pagamenti arretrati, così garantendo la sopravvivenza di migliaia di imprese del suo indotto in tutto il Paese.

(5-08005)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazione a risposta immediata:

DI GIORGI, GIORGIS, PICCOLI NARDELLI, NITTI, LATTANZIO, PRESTIPINO, ROSSI, CIAMPI, ORFINI, ANDREA ROMANO, CIAGÀ, NAVARRA, BERLINGHIERI, LORENZIN e FIANO. — *Al Ministro dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 22, comma 9, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, interviene sulla durata degli assegni di ricerca e prevede che: «La durata complessiva dei rapporti instaurati con i titolari degli assegni (...) intercorsi anche con atenei diversi (...) con il medesimo soggetto, non può in ogni caso superare i dodici anni (...)»;

la stessa legge, all'articolo 24, comma 7, statuisce che si applichino le disposizioni di cui all'articolo 22, comma 9, ai bandi di concorso dei ricercatori a tempo determinato ed esclude, quindi, ai fini dell'ammissione coloro che hanno in essere o hanno avuto contratti in qualità di assegnista di ricerca e di ricercatore a tempo determinato, ai sensi, rispettivamente, degli articoli 22 e 24 della legge n. 240 del 2010 presso atenei italiani, statali, non statali o telematici, nonché presso gli enti di cui al comma 1 dell'articolo 22 della legge n. 240 del 2010, per un periodo che, sommato alla durata prevista dal contratto di cui al bando di concorso, superi complessivamente i do-

dici anni, anche non continuativi. Ai fini della durata dei predetti rapporti non rilevano i periodi trascorsi in aspettativa per maternità o per motivi di salute secondo la normativa vigente;

in base ai limiti sopra citati, gli assegnisti di ricerca e perfino i ricercatori a tempo determinato di tipo A), che si trovano in una condizione di precarietà protratta prossima a tali limiti, non potranno partecipare alle selezioni per ricercatori a tempo determinato di tipo B) e, previa valutazione nel terzo anno, essere poi inquadrati nel ruolo dei professori associati;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede un investimento di oltre 30 miliardi di euro nella ricerca e nella formazione, con l'obiettivo di favorire il progresso scientifico e coinvolgere le migliori competenze —:

quali iniziative il Ministro interrogato, anche in considerazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, intenda assumere al fine di evitare che assegnisti di ricerca e ricercatori di tipo A), con una lunga e comprovata esperienza scientifica e didattica prossima ai 12 anni, siano esclusi dalla possibilità di partecipare a concorsi da ricercatore di tipo B) che, nell'attuale ordinamento, rappresentano uno dei principali percorsi per accedere ai ruoli di professore associato e raggiungere una condizione di stabilità.

(3-02927)

Apposizione di firme ad interrogazioni.

L'interrogazione a risposta scritta Ficcarà n. 4-11961, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 29 aprile 2022, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Martinciglio.

L'interrogazione a risposta in Commissione Cancellieri n. 5-07986, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 29

aprile 2022, deve intendersi sottoscritta anche dalla deputata Martinciglio.

Pubblicazione di testi riformulati.

Si pubblica il testo riformulato dell'interrogazione a risposta in Commissione Villarosa n. 5-07543, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 640 del 17 febbraio 2022.

VILLAROSA. — *Al Ministro della salute, al Ministro dell'istruzione.* — Per sapere — premesso che:

l'ordinanza del Ministero della salute del 9 gennaio 2022, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 6 del 10 gennaio 2022, dispone, al comma 2 dell'articolo 1: « agli studenti di scuola primaria, secondaria di primo grado e di secondo grado è consentito l'accesso ai mezzi di trasporto scolastico dedicato e il loro utilizzo — fermo restando l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo Ffp2 ed il rispetto delle linee guida per il trasporto scolastico dedicato di cui all'allegato 16 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 marzo 2021 »;

il Ministero della salute ha chiarito quindi che il trasporto scolastico dedicato era accessibile agli studenti anche sopra i 12 anni, con solo obbligo di Ffp2 e quindi senza *Green pass*;

il Ministro Bianchi durante la trasmissione « *Che Tempo che fa* », del 16 gennaio, dichiarava inoltre che: « rispetto ai ragazzi il Governo ha fatto una scelta, quella di calmierare il prezzo delle mascherine », riferendosi chiaramente alle classiche Ffp2;

le Ffp2, tuttavia, sono concepite per la popolazione adulta come appare evidente dallo « scopo » del Comitato tecnico (CEN/TC/79), responsabile della stesura della EN149, normativa che definisce i requisiti delle FFP immesse sul mercato. Il fine del Comitato è, infatti, quello di realizzare « *Standard* europei per i dispositivi di protezione individuale per le vie respiratorie da utilizzare sul luogo di lavoro »;

da ciò deriva che le prove presenti nella EN149 si basano sulle caratteristiche di un lavoratore, e che, pertanto, le FFP sono progettate per essere indossate, in sicurezza e senza controindicazioni, da soggetti adulti;

tra le prove descritte nella norma, infatti, due delle più significative sono la prova di perdita di tenuta totale verso l'interno e la prova di resistenza respiratoria. La prima consiste in una prova pratica per verificare la capacità protettiva di un facciale indossato nelle condizioni d'uso professionali ed, essendo effettuata su dieci soggetti adulti, non valuta la tenuta al volto sui bambini, la cui fisionomia è profondamente differente. La misura della resistenza respiratoria, invece, fornisce indicazione di quanto il facciale « affaticati » l'atto respiratorio, e non deve eccedere limiti ben definiti nella norma, tarati su caratteristiche pneumologiche di un individuo adulto, ben distanti da quelle di un bambino —:

quali siano stati gli studi utilizzati dal Governo per avvalorare l'obbligo delle mascherine Ffp2 per bambini con età superiore ai 6 anni su trasporto pubblico e/o scolastico. (5-07543)

Si pubblica il testo riformulato della risoluzione in Commissione Grippa n. 7-00799, già pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta n. 645 del 24 febbraio 2022.

La IX Commissione,

premessi che:

in Italia viaggia su strada il 55,9 per cento delle merci del mercato interno (tonnellate/chilometri con origine e destinazione nei nostri confini), secondo i dati del Conto nazionale trasporti del Mims 2019/2020. Per quanto riguarda la strutturazione del settore dell'autotrasporto, si rileva che sono 87.460 le aziende dell'autotrasporto attive in Italia, per un totale al 2018 di 328.627 addetti, di queste 62.159 (quasi il 76 per cento) sono microimprese (da 1 a 5 veicoli);

nonostante il settore dell'autotrasporto italiano sia quello più assistito dalla finanza pubblica, molte aziende rischiano di soccombere e cessare l'attività a causa delle caratteristiche dimensionali e finanziarie. Negli ultimi 20 anni si è determinata una concentrazione del settore industriale e di quello relativo ai servizi di logistica in grandi multinazionali; nello stesso periodo il settore dell'autotrasporto è rimasto frazionato e destrutturato in imprese di piccole e piccolissime dimensioni. Tale distorsione avrebbe determinato un « peso » negoziale differente da parte degli stessi autotrasportatori che hanno visto le loro tariffe abbassarsi notevolmente, non per effetto della qualità o efficienza del trasporto, ma per una rincorsa al contenimento dei costi;

nel discutere l'avvenire di tale settore, occorre tener presente la sua rilevanza strategica ed economica per il Paese, che richiede l'attuazione di politiche di investimento e gestionali di dimensioni sempre più ampie per far fronte alle eventuali inefficienze e disequilibri del settore sia dal punto di vista economico, che sotto il profilo energetico e ambientale. Tale esigenza, richiede un'attenta programmazione strategica che, a sua volta, deve essere basata su adeguati strumenti di conoscenza riguardanti lo stato della rete della viabilità, la domanda di trasporto attuale e la sua prevedibile evoluzione futura, consentendo di individuare le migliori alternative progettuali possibili sul territorio;

L'attuale stato di emergenza pandemica degli ultimi due anni ha messo in evidenza il ruolo strategico dell'autotrasporto e della logistica, quali servizi essenziali nell'economia del Paese. La crisi può essere, tuttavia, un'importante opportunità per ripensare il modello di *supply chain* ed essere pronti alle future sfide tecnologiche. A tal proposito, per ottimizzare i processi logistici, garantire logiche *just-in-time* e ridurre al minimo le scorte, è però fondamentale un'organizzazione quanto più possibile flessibile ed efficiente, che sfrutti a pieno l'automazione di processo e l'adozione pervasiva di nuove soluzioni digitali intelligenti. Il processo di trasporto e consegna merci coinvolge una pluralità di at-

tori diversi – produttori, operatori logistici, vettori e distributori – ognuno con la propria visione del processo e relativa porzione di patrimonio informativo. Come rilevato dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, 1/5 dei viaggi su strada in Unione europea è a carico vuoto, ciò comporta un dispendio energetico, un costo per le aziende e per i clienti finali, un inutile aggravamento dell'inquinamento atmosferico. In questo scenario, il digitale gioca un ruolo fondamentale, l'uso di piattaforme di prenotazione dei carichi per spedizionieri e vettori consente l'ottimizzazione delle consegne e riduce i viaggi a vuoto;

il settore dell'autotrasporto, da tempo, richiede un'attenzione particolare per le diverse problematiche che lo interessano, per il quale risultano necessarie misure urgenti e indispensabili da adottare per risolvere problemi strutturali e finanziari che non permettono più una prosecuzione ottimale delle attività;

nel settore dei trasporti eccezionali sono sempre di più le criticità evidenziate dalle aziende, tanto che per le componenti interessate del Sistema Confindustria, non è più rinviabile un esame approfondito della tematica con numerose istanze che riguardano lo studio di percorsi alternativi con gli enti gestori delle strade, una maggiore celerità e condivisione nella definizione della normativa, più incentivi alle province per la manutenzione della rete stradale e un coordinamento attivo tra regione, province ed enti gestori delle strade. Alla crescita delle richieste di trasporti eccezionali, si accompagna una generale ed esponenziale criticità nelle procedure del rilascio delle stesse per le aziende, oltre che nella regolamentazione normativa del settore. La principale conseguenza è che le merci rischiano di uscire dalle fabbriche con sempre maggiore lentezza, a discapito della competitività delle imprese;

inoltre, secondo dati Aiscat e riferiti al 31 dicembre 2018, su 407 aree di servizio e 246 di parcheggio solo l'Autoparco di Brescia Est, sulla A4, e l'Autoporto di Sado, vicino alla barriera di Vipiteno, ri-

sultano in grado di garantire sicurezza, *comfort* e riposo agli autotrasportatori. Si tratta di un argomento trattato anche dalla Commissione europea, con il regolamento delegato 885/2013/UE, inerente i servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti a norma della direttiva 2010/40/UE (che li prevede espressamente) e, ancor prima, nella direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, dove si afferma che « la creazione di un numero sufficiente di parcheggi e di aree di sosta sicuri dovrebbe pertanto costituire parte integrante » di tale gestione. Secondo tale regolamento, affinché le aree di sosta possano essere ritenute sicure, devono consentire agli utenti di evitare lo stazionamento improprio e contribuire alla sicurezza di conducenti e merci;

una ulteriore criticità da parte degli operatori del settore è stata rilevata nell'ambito delle operazioni di carico e scarico nei porti. L'Osservatorio della consulta dell'autotrasporto e della logistica, con la circolare n. 62 del 2011, ha fissato la misura dell'indennizzo in caso di superamento del periodo di attesa connesso alle operazioni di carico e di scarico. L'ammontare della misura è stato fissato in quaranta euro l'ora. Tale indennizzo è dovuto al vettore in caso di superamento del periodo di franchigia, fissato dalla legge in due ore al carico e due ore allo scarico;

negli ultimi anni le grandi imprese del settore hanno iniziato una politica di delocalizzazione, aprendo stabilimenti nei Paesi neocomunitari. I camion, poi, finiscono per operare comunque in Italia. L'autotrasporto italiano non può essere, quindi, lasciato all'ordinaria amministrazione, eludendo le questioni di una riforma necessaria a discapito di una crisi che potrebbe rivelarsi, inevitabile;

nei settori del trasporto e della logistica, dove la movimentazione delle merci cresce allo stesso ritmo dell'*e-commerce* e dove si registrano marcati recuperi delle attività, alcuni problemi rimangono irrisolti. Una dinamica particolare, che vede crescere esponenzialmente la domanda di

lavoro per le imprese di autotrasporto a cui non sempre corrisponde un'offerta simmetrica;

tale fenomeno risulta influenzato da diversi fattori. Primo fra tutti, la concorrenza di imprese di Paesi (europei) con basso costo del lavoro, che stanno riuscendo ad acquisire quote di mercato importanti nella movimentazione internazionale delle merci. Sulla base dei dati Eurostat, il costo medio del lavoro delle imprese del comparto è più che dimezzato (-58,4 per cento), rispetto a quello delle imprese di autotrasporto italiane;

si evidenzia, inoltre, che il rincaro del prezzo dei carburanti registrato negli ultimi mesi sta creando non pochi problemi al settore dell'autotrasporto. Gli aumenti delle materie prime, di luce e gas, infatti, riguardano anche il gasolio per autotrazione, che è ancora il carburante più diffuso, ma anche l'additivo AdBlue per i veicoli più moderni e il Gnl (Gas naturale liquefatto). Infatti, come evidenziato dalle associazioni di categoria, si registrano aumenti generalizzati per oltre il 25 per cento nell'arco di un anno, equivalenti a maggiori costi per oltre 535 milioni di euro a danno delle piccole e medie imprese, che l'autotrasporto non riesce a ribaltare sui propri committenti e che finiscono per scaricarsi interamente sui pochi margini di profitto delle imprese. Occorre, a tal proposito, intervenire celermente, al fine di dare una risposta concreta al settore dell'autotrasporto ed evitare possibili situazioni di stallo;

inoltre, da tempo, le imprese di autotrasporto (merci e persone) lamentano la mancanza di personale qualificato come conducente per i mezzi pesanti, perlopiù dovuta al costo elevato da sostenere per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida (C, CQC e altro). Per colmare il divario generazionale occorrerebbero circa 15 mila autotrasportatori, ma, ad oggi, si rileva un'importante assenza di autisti giovani in sostituzione dei « veterani ». Secondo il Mims, in Italia, il 45,8 per cento degli autisti possessori di CQC ha più di 50 anni a fronte dello 0,4 per cento che ha meno di 24 anni e del 18,1 per cento che ha meno di 40 anni;

a tal fine, la legge 30 dicembre 2018, n. 145 aveva introdotto uno specifico credito d'imposta per le imprese di autotrasporto che – entro il 31 dicembre 2020 – avessero assunto autisti *under 35* muniti di patente C;

da ultimo, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha introdotto, per determinate categorie di soggetti, il riconoscimento di un contributo, pari ad un importo massimo di 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi;

dalla « Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva anno 2021 » ai sensi dell'articolo 10-bis.1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, si rileva che fra il 2015 e il 2018, la distribuzione dell'economia sommersa per settore di attività economica non ha subito variazioni di rilievo. L'incidenza sul valore aggiunto complessivo risulterebbe particolarmente elevata tra gli altri anche nel settore del commercio, trasporti, alloggio e ristorazione (22,8 per cento) dato che richiama ad azioni intese a comprimere fortemente l'interesse alla realizzazione delle frodi nel settore degli appalti, contribuendo al ripristino delle ordinarie dinamiche di mercato e di libera concorrenza;

visto il costo medio per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida molto elevato, compreso tra i 2.000 e i 3.000 euro, le misure previste dal decreto citato, sono state, da ultimo, modificate, in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, alla Camera dei deputati, prevedendo l'istituzione di un Fondo per contribuire, in misura pari all'80 per cento della spesa sostenuta per il conseguimento della patente di guida, ai giovani di età compresa tra i 18 e i 35 anni, che intendono svolgere l'attività di conducenti nell'autotrasporto;

inoltre, il medesimo decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, all'articolo 1, comma 5-*quiquies*, ha autorizzato la presenza a bordo degli autocarri, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi;

per calmierare i forti rincari del gasolio e del Gnl (Gas naturale liquefatto) registrati negli ultimi mesi, il Governo ha approvato diversi decreti-legge in materia;

i livelli di prezzo raggiunti dal carburante negli ultimi mesi, hanno sancito per l'autotrasporto una vera e propria emergenza nazionale in aggiunta ai problemi strutturali che da tempo sussistono; tali condizioni rendono indifferibili interventi volti a rafforzare le misure a sostegno del settore,

impegna il Governo:

a) ad adottare iniziative volte a ridurre i costi di esercizio delle imprese del settore dell'autotrasporto, attraverso la decontribuzione degli oneri sociali e la defiscalizzazione, prevedendo altresì benefici fiscali sul gasolio, consentendo alle imprese di presentare l'istanza mensilmente anziché trimestralmente al fine di permettere alle stesse di disporre di maggiore liquidità;

b) a prevedere con future iniziative normative che il contributo sotto forma di credito d'imposta, previsto dall'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, sia esteso a tutti i mezzi che utilizzano AdBlue senza limitarlo ai soli mezzi di ultima generazione, al fine di evitare discriminazioni tra le imprese;

c) ad adottare iniziative, per quanto di competenza, volte a disporre l'aggiornamento delle strade in termini di denominazioni, lunghezze e limiti, nonché per l'autorizzazione al transito delle differenti categorie di veicoli, al fine di poter elaborare una mappatura nazionale delle strade sulle quali autorizzare la circolazione dei TE (trasporti eccezionali);

d) ad adottare iniziative di competenza per consentire che siano urgentemente introdotte misure idonee a dare effettiva applicazione a quanto previsto dalla direttiva n. 293 del 15 giugno 2017 in materia di autorizzazioni alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, ovvero per far sì che gli enti preposti si adoperino affinché vengano effettivamente superate tutte le criticità relative a difformità e tempi eccessivamente lunghi delle procedure di emissione degli atti autorizzativi, oneri di accertamento impropriamente messi a carico delle imprese;

e) ad adottare iniziative, per quanto di competenza, e in raccordo con le regioni, al fine di prevedere il completamento e l'implementazione dell'archivio nazionale delle strade per facilitare l'individuazione di percorsi alternativi in caso di precipitazioni nevose, nonché per consentire la partecipazione a due o più rappresentanti delle maggiori sigle di autotrasporto regionali alle conferenze regionali permanenti, di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 3 aprile 2006, n. 180, al fine di acquisire proposte tecnico-operative per un'efficiente applicazione dei piani neve regionali;

f) ad adottare iniziative, per prevedere, ad integrazione della circolare 19 novembre 2019 – prot. n. 35677, concernente i corsi di qualificazione iniziale e formazione periodica CQC –, che i corsi di aggiornamento per la predetta qualifica possano essere organizzati e svolti in sede, per le aziende o i consorzi di aziende che abbiano un numero di dipendenti qualificati superiore a 35, al fine di attuare le opportune esercitazioni pratiche;

g) ad adottare iniziative volte a valutare l'introduzione di una specifica area tra le aree tecnologiche degli istituti tecnici superiori I.t.s. denominata « Trasporti e logistica », al fine di provvedere alla realizzazione di corsi di formazione specifici per il settore;

h) ad adottare iniziative per ampliare la rete delle aree di sosta sicure per veicoli

industriali, previste nell'ambito del programma europeo *Safe and Secure Trucks Parking Area*, nonché ad applicare quanto previsto dal regolamento delegato (Ue) n. 885 del 2013, adottato, nel quadro della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (Its), nonché per rivedere la qualità dei servizi offerti per gli autotrasportatori nelle aree di sosta gestite anche dai concessionari privati;

i) a prevedere uno studio di fattibilità per valutare la predisposizione di ulteriori aree di sosta conformi al programma europeo nelle immediate vicinanze dei caselli autostradali e strade statali, al fine di ampliare l'accoglienza dei servizi per gli automezzi in transito e far fronte alle numerose esigenze delle imprese che ad oggi, non disponendo di infrastrutture adeguate, si trovano in estrema difficoltà nel rispettare i tempi di guida e di riposo;

l) ad adottare iniziative per rivedere la normativa in materia di pagamento delle sanzioni amministrative per gli autotrasportatori, di cui all'articolo 202, comma 2-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, prevedendo che la sanzione in misura ridotta sia pagata solo per il tramite di strumenti di pagamento elettronico;

m) a incentivare lo sviluppo di una piattaforma unica per la digitalizzazione e la gestione dei flussi di traffico di movimentazione nei porti, al fine di addivenire alla dematerializzazione dei documenti di trasporto, nonché ad una maggiore diffusione e copertura dei sistemi di controllo e verifica della merce trasportata, anche per consentire la riduzione dei tempi di attesa per le fasi di carico e scarico, nonché per effettuare le stesse nei limiti dei tempi di franchigia consentiti;

n) a valutare la possibilità di adottare iniziative per estendere l'applicazione del regime di imposta sul valore aggiunto « *reverse charge* » di cui all'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica del 26 ottobre 1972, n. 633 anche nelle prestazioni di subvettorialità;

o) a valutare la possibilità di adottare iniziative per introdurre il meccanismo del

fuel surcharge nel settore dell'autotrasporto al fine di consentire l'adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio, nonché quello del *congestion surcharge* al fine di consentire la possibilità al mondo dell'autotrasporto di far fronte ad eventuali situazioni di aggravio dei costi causate da probabili condizioni di disagio.

(7-00799) « Grippa, Scagliusi, Barbuto, Luciano Cantone, Carinelli, De Lorenzis, Ficara, Raffa, Liuzzi, Serritella, Traversi ».

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione a risposta in Commissione Aprile n. 5-07937 del 21 aprile 2022;

interpellanza urgente Villani n. 2-01501 del 26 aprile 2022.

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



18ALB018404