

33.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Economia e finanze.	
<i>Risoluzione in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
III e IX Commissione:		Bonelli	4-00239 790
Onori	7-00021 783	Giustizia.	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Tenerini	4-00248 791
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Infrastrutture e trasporti.	
Tenerini	4-00246 784	<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>	
Manzi	4-00249 785	IX Commissione:	
Affari esteri e cooperazione internazionale.		Caroppo	5-00200 792
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Ghirra	5-00201 793
Boldrini	5-00215 786	Pastorino	5-00202 794
Ambiente e sicurezza energetica.		Ghio	5-00203 795
<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>		Raimondo	5-00204 795
X Commissione:		Cantone	5-00205 796
Pavanelli	5-00207 787	Maccanti	5-00206 797
Peluffo	5-00208 787	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Evi	5-00209 788	Ghio	5-00214 797
Squeri	5-00210 789	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Ghirra	4-00242 798
Pavanelli	5-00211 789	Interno.	
		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
		Serracchiani	5-00213 799

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.
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Borrelli 4-00241	800	D'Alessio 4-00250	805
Ghirra 4-00243	801	Salute.	
Benzoni 4-00244	802	<i>Interpellanza:</i>	
Bagnasco 4-00245	803	Quartini 2-00044	806
Lavoro e politiche sociali.		Sport e giovani.	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Barabotti 5-00212	803	Lacarra 3-00093	807
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Apposizione di una firma ad una	
Bonetti 4-00240	804	interpellanza	808
Cangiano 4-00247	804	Apposizione di una firma ad una	
Pubblica amministrazione.		interrogazione	808
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Ritiro di un documento del sindacato	
Gallo 5-00216	805	ispettivo	808

ATTI DI INDIRIZZO

Risoluzione in Commissione:

Le Commissioni III e IX,

premesso che:

in ragione dell'esito del *referendum* del 23 giugno 2016, sulla permanenza nell'Unione europea, il Primo ministro May ha avviato le prescritte procedure, notificando l'intenzione di recesso del Regno Unito con lettera del 29 marzo 2017 in accordo con quanto previsto ai sensi dell'articolo 50 del (Tue);

il 14 novembre 2018, il Governo del Regno Unito e il negoziatore dell'Unione europea Barnier hanno concluso l'Accordo di recesso, accompagnato da una Dichiarazione politica sulle future relazioni;

il 1° febbraio 2020, con l'entrata in vigore l'Accordo di recesso, il Regno Unito ha formalmente lasciato l'Unione europea divenendo Paese terzo, fatto che ha segnato l'inizio del previsto periodo transitorio;

la popolazione residente in Italia proveniente dal Regno Unito risulta essere composta da circa 30.000 persone;

fintanto che il Regno Unito è stato membro dell'Ue i suoi cittadini potevano guidare negli altri Paesi dell'Unione europea con la patente conseguita in Patria;

per quanto concerne l'Italia, in seguito ai menzionati eventi connessi al recesso del Regno Unito, non è più possibile convertire automaticamente le patenti di guida conseguite in Gran Bretagna: vanno sostenuti di nuovo gli esami di guida, fatto salvo il caso in cui la patente sia stata conseguita in Italia e poi convertita;

attraverso la circolare del Ministero dell'interno del 27 dicembre 2021 è stata prorogata di un anno la validità delle patenti britanniche possedute da persone residenti in Italia ossia sino al 31 dicembre 2022;

in ragione del concreto rischio che le patenti di guida dei cittadini britannici

residenti in Italia dal 31 dicembre 2022 non fossero più valide, il primo firmatario del presente atto, ha presentato una interrogazione a risposta scritta (atto 4/00120, annunciato nella seduta del 29 novembre 2022) attraverso la quale ha domandato quali iniziative i Ministri interrogati intendessero adottare per evitare che dal 31 dicembre 2022 numerosi cittadini britannici residenti in Italia si trovassero nell'impossibilità di poter guidare, con il rischio per molti di perdere anche il lavoro. Inoltre, sempre con tale atto è stato chiesto se non si ritenesse opportuno negoziare con urgenza un apposito accordo con il Regno Unito al fine di definire in maniera compiuta e nel lungo termine la vicenda in oggetto;

l'articolo 2, comma 2, lettera *b*), del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, recante « Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi », ha previsto una ulteriore proroga di un anno, sino al 31 dicembre 2023 della vigenza della disposizione che consente ai titolari di patenti di guida rilasciate nel Regno Unito e residenti in Italia alla data del 31 dicembre 2021 di continuare a condurre veicoli sul territorio italiano, senza doversi obbligatoriamente munire di licenza di guida italiana;

inoltre, il 23 dicembre 2022 è stato firmato dall'Ambasciatore d'Italia presso il Regno Unito Inigo Lambertini e l'Ambasciatore del Regno Unito in Italia Ed Llewellyn un accordo sul riconoscimento reciproco delle patenti di guida;

impegnano il Governo

ad avviare e concludere, quanto prima, per quanto di competenza, il previsto *iter* di ratifica in relazione al menzionato accordo e, in ogni caso, prima della prevista scadenza della proroga del 31 dicembre 2023.

(7-00021) « Onori, Santillo, Penza, Lomuti ».

* * *

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

Interrogazioni a risposta scritta:

TENERINI, TASSINARI, SACCANI JOTTI, CASASCO, GATTA, D'ATTIS, PATRIARCA e DE PALMA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

nel 2006 viene approvata la direttiva 2006/123/CE, nota come direttiva « Bolkestein » sul mercato dei servizi in Europa. L'Italia recepisce con il decreto-legge n. 59 del 2010, dopo l'avvio da parte della Commissione europea di una procedura di infrazione;

la procedura di infrazione è archiviata nel 2009 ma riaperta nel 2021. Dal 2010 al 2020 vengono previste proroghe per la scadenza delle concessioni balneari e la validità dei titoli è procrastinata più volte;

la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 2016, sancisce che, qualora la risorsa spiaggia sia limitata, le concessioni demaniali vanno messe a gara. Si afferma tuttavia anche la rilevanza del legittimo affidamento dei concessionari, del quale il legislatore dovrà tener conto quando provvederà alla riassegnazione dei titoli;

nel 2018, la legge di bilancio n. 145 prevede la durata delle concessioni balneari al 2033 e una riforma da attuarsi tramite decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che però non viene mai emanato. Tra il 2020 e il 2021 l'Antitrust presenta diffide e ricorsi giudiziari ai comuni che stavano prorogando i titoli al 2033. Alcuni comuni ignorano le diffide, mentre altri ritirano la proroga. I Tar regionali decidono la questione in modo difforme, confermando o meno la validità al 2033;

a novembre 2021 il Consiglio di Stato disapplica la proroga al 2033 dichiarandola in contrasto col diritto comunitario e impone al legislatore di riassegnare le con-

cessioni entro il 31 dicembre 2023, affermando i principi per le procedure di evidenza pubblica;

con la sentenza i giudici, ad avviso degli interroganti, sostanzialmente si sostituiscono al legislatore e quindi SIB Confcommercio propone ricorso alla Cassazione; il ricorso è oggi pendente e ha impedito il passaggio in giudicato della sentenza;

ad agosto 2022 il Parlamento approva la « Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ». La norma dispone la mappatura delle spiagge (articolo 2) e la scadenza di tutte le concessioni balneari al 31 dicembre 2023 (articolo 3);

i titolari dovrebbero quindi competere per riottenere le concessioni, pur prevedendo la norma il riconoscimento degli investimenti non ancora ammortizzati e di un punteggio *bonus* per chi dimostra esperienza professionale e per chi ha esercitato l'attività balneare negli ultimi cinque anni;

la legge rinvia ai decreti attuativi, da emanarsi entro febbraio 2023, la definizione dei criteri per il calcolo dell'indennizzo dovuto ai concessionari uscenti, nonché le modalità di riassegnazione dei titoli;

ad essere emanato ad oggi, è stato solo il decreto con cui si affida la ricognizione delle concessioni pubbliche (tutte) a un nuovo « sistema informativo », ancora da progettare, il Siconbep;

in prossimità della scadenza del 2023, molti comuni stanno gestendo la questione in autonomia, impattando in modo devastante in un settore strategico per il nostro Paese. Evidenti le difficoltà dei balneari che non sanno come programmare la prossima stagione;

manca ad oggi la delega ufficiale al Ministro competente, così come non è stata ancora avviata la mappatura delle concessioni, necessaria per la scrittura della riforma;

la Corte di giustizia dell'Unione europea tornerà a esprimersi sia sull'applicabilità della direttiva Bolkestein che sulla compatibilità con l'ordinamento comunitario

dell'articolo 49 del codice della navigazione che prevede la cessione a titolo gratuito allo Stato, al momento della cessazione del titolo, dei beni realizzati dagli imprenditori —:

quali siano le intenzioni del Governo in merito alla scadenza delle concessioni al 31 dicembre 2023, all'avvio delle gare e all'emanazione dei decreti attuativi della legge sulla concorrenza;

quando si intenda avviare la concreta mappatura delle concessioni esistenti;

a che punto sia l'interlocuzione con la Commissione europea circa la procedura di infrazione in corso. (4-00246)

MANZI e CURTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

le norme emergenziali previste dal decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito con modificazioni dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229, hanno consentito ai comuni del cratere l'assunzione di personale per far fronte ai procedimenti collegati al processo di ricostruzione a carico delle amministrazioni locali;

in particolare con l'articolo 50-*bis*, è stato previsto che — in ordine alla composizione degli uffici speciali per la ricostruzione, tenuto conto degli eventi sismici e del conseguente numero di procedimenti facenti carico ai comuni — essi potessero assumere — per il triennio 2016-2018 — con contratti di lavoro a tempo determinato, in deroga ai vincoli di contenimento della spesa di personale di cui all'articolo 9, comma 28, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e successive modificazioni, e di cui all'articolo 1, commi 557 e 562, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, ulteriori unità di personale con professionalità di tipo tecnico o amministrativo-contabile, che potessero incrementare la durata della prestazione lavorativa dei rapporti di lavoro a tempo parziale già in essere, nonché sottoscrivere contratti di lavoro autonomo di collaborazione coordinata e continuativa;

allo scopo di assicurare il proseguimento e l'accelerazione del processo di ricostruzione, il termine di durata dei contratti è stato di volta in volta prorogato entro il termine previsto dagli odierni contratti a tempo determinato di 48 mesi, in ultima istanza con la legge 29 dicembre 2022, n. 197 che previsto la proroga fino al 31 dicembre 2023 per i contratti con meno di 36 mesi;

l'articolo 57 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, e come modificato dall'articolo 1, commi 943, 944 e 951, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ha previsto, tra l'altro, che le regioni e gli enti locali, ivi comprese le unioni dei comuni, ricompresi nei crateri dei sismi del 2002, del 2009, del 2012 e del 2016, possono assumere a tempo indeterminato, con le procedure, i termini e le modalità di cui all'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, il personale con rapporto di lavoro a tempo determinato in servizio presso gli uffici speciali per la ricostruzione e presso gli enti locali dei predetti crateri;

si tratta di personale che svolge compiti di natura tecnico-amministrativa strettamente connessi ai servizi sociali, all'attività di progettazione, all'attività di avviamento dei lavori, dei servizi e delle forniture, all'attività di direzione dei lavori e di controllo sull'esecuzione degli appalti; elevate professionalità oramai acquisite in campo tecnico ed amministrativo che andrebbero inevitabilmente ed irrimediabilmente disperse a discapito della ricostruzione la quale, grazie anche all'adozione del testo unico sulla ricostruzione, si auspica sia la più veloce possibile —:

se non ritenga di adottare iniziative di carattere normativo volte a superare i limiti temporali della durata massima degli odierni contratti a tempo determinato, fissata in 36 mesi con possibilità di proroga ai 48 mesi;

se non ritenga, inoltre, di adottare iniziative normative, come quelle adottate nel 2021, che consentano la successiva e

progressiva stabilizzazione dei rapporti di lavoro a tempo determinato di profili di ingegneri, architetti, geometri o amministrativi assunti per affrontare l'emergenza, e che poi negli anni successivi hanno assunto il ruolo determinante di progettisti o istruttori delle pratiche di ricostruzione, di opere sia private che pubbliche, anche in deroga ai vincoli di contenimento della spesa di personale di cui all'articolo 9, comma 28, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010 e successive modificazioni e integrazioni, e di cui all'articolo 1, commi 557 e 562, della legge n. 296 del 2006.

(4-00249)

* * *

AFFARI ESTERI

E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la recente visita del Ministro della sicurezza nazionale di Israele, Ben Gvir, alla Spianata delle Moschee a Gerusalemme, ha suscitato grande preoccupazione sia sul piano interno che su quello internazionale;

l'Autorità nazionale palestinese ha dichiarato che la visita alla Spianata è paragonabile a un atto di guerra, il Ministro degli esteri della Giordania ha parlato di flagrante violazione del diritto internazionale e di atto provocatorio ed il Primo Ministro uscente di Israele Yair Lapid ha parlato di deliberata provocazione;

la portavoce della Casa Bianca, Karine Jean-Pierre, riguardo alla visita sulla Spianata delle Moschee a Gerusalemme del Ministro per la sicurezza nazionale di Israele ha dichiarato che azioni unilaterali che violano lo *status quo* sono da considerare come inaccettabili; analoga presa di posizione è stata assunta da Germania e Francia;

come è noto lo *status quo* della Spianata delle Moschee per accordi internazionali è sotto la garanzia del Re di Giordania ed è stato più volte luogo di tensione tra fedeli ebrei e musulmani;

emerge dunque il rischio di una *escalation* militare in Terra Santa, anche per l'uscita di scena dall'orizzonte politico dell'attuale Governo israeliano, recentemente insediato, della prospettiva di riaprire il processo di pace sulla base del principio « due popoli, due Stati »;

soltanto nell'ultimo anno in Cisgiordania come a Gaza ci sono stati innumerevoli incidenti e scontri tra i palestinesi e le forze di sicurezza israeliana, compresi centinaia di morti e di feriti;

è opinione diffusa che si possa determinare un'ulteriore recrudescenza, generata anche da episodi che rischiano di radicalizzare lo scontro tra le parti;

all'inizio del 2023 l'assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato una risoluzione che chiede alla Corte internazionale di giustizia (Cig) di esprimere un parere sulle conseguenze legali dell'occupazione dei territori palestinesi da parte di Israele, la risoluzione è passata con 87 voti favorevoli, 26 contrari e 53 astenuti —:

se il Governo italiano non intenda pronunciarsi su questo episodio che ha suscitato allarme in tutto il mondo e se non ritenga di dover sostenere la riapertura di un negoziato tra israeliani e palestinesi anche in ottemperanza delle risoluzioni delle Nazioni Unite sulla fine degli insediamenti e dell'occupazione e il ritorno ai confini del 1967 per garantire la nascita di uno Stato palestinese che viva in pace e in sicurezza con lo Stato israeliano.

(5-00215)

* * *

AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

X Commissione:

PAVANELLI, APPENDINO, CAPPELLETTI e TODDE. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

nel dicembre 2019, la Commissione europea ha presentato il *Green Deal*: una « tabella di marcia con azioni » finalizzata a rendere l'Ue il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. Tappa intermedia di tale processo è la riduzione delle emissioni di almeno il 55 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, il cosiddetto pacchetto *Fit for 55*;

il perseguimento dei predetti obiettivi impone un'accelerazione nell'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, che si rendono vieppiù essenziali per garantire l'affrancamento e l'indipendenza energetica da Paesi esteri, anche alla luce del recente conflitto russo-ucraino;

il nostro Paese continua a scontare un atavico ritardo procedimentale che rallenta, sensibilmente, la diffusione delle energie rinnovabili e la realizzazione di comunità energetiche rinnovabili, quali vettori chiave della transizione energetica con benefici tangibili per le imprese, *in primis* l'autoconsumo dell'energia prodotta;

si consideri che per effettuare la connessione alla rete elettrica secondo l'*iter* semplificato previsto dal decreto ministeriale del 19 maggio 2015, successivamente aggiornato e integrato dal decreto legislativo n. 199 del 2021 e dalla deliberazione n. 674 del 2022, i tempi per la conclusione del procedimento risultano considerevoli, anche in ragione dell'impossibilità di effettuare cambiamenti alla pratica in atto. Tempi che inevitabilmente si sommano a quelli necessari per la fornitura dei materiali, per l'installazione, nonché per fruire degli incentivi previsti;

il dossier di Legambiente « I blocchi allo sviluppo delle comunità energetiche » certifica che tra cento Cer mappate fino a giugno 2022 circa la metà si trova ancora in fase embrionale, mentre le restanti hanno raggiunto una fase più avanzata dell'*iter* di autorizzazione. Di queste ultime, soltanto sedici hanno completato l'*iter* di attivazione presso il Gestore dei servizi energetici (Gse), divenendo operative e solo tre hanno ottenuto la prima *tranche* di incentivi statali;

grazie alle Cer, lo studio condotto da Elemens-Legambiente ha calcolato per le piccole e medie imprese una riduzione fino al 20 per cento della spesa energetica dei costi in bolletta —:

se, il Ministro interrogato, per quanto di competenza, non intenda adottare ogni iniziativa utile finalizzata a ridurre ulteriormente le tempistiche per la connessione alla rete dei nuovi impianti Fer e per la sollecita emanazione dei decreti attuativi sulle comunità energetiche rinnovabili, anche al fine di fornire alle imprese uno strumento fondamentale per contrastare il caro-energia. (5-00207)

PELUFFO, DE MICHELI, DI BIASE, GNASSI e ORLANDO. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

da una prima analisi sui dati sul prezzo dei carburanti forniti dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica si evince che, nella prima settimana di quest'anno, gli aumenti generalizzati dei prezzi alla pompa sono dovuti alla mancata proroga del taglio delle accise che il Governo Draghi ha apportato da marzo 2022; i prezzi attuali sono quindi in linea con l'incremento dovuto al ripristino pieno delle accise deciso dal Governo Meloni nella legge di bilancio per il 2023 e non sarebbero dovuti a speculazioni come paventato da esponenti della maggioranza di governo;

l'aumento repentino del costo del carburante a cui abbiamo assistito in questi giorni e che purtroppo non sembra arrestarsi, anche di 30 centesimi al litro, e che riporta la quota fiscale ai livelli record in

Europa, in una fase economica della vita del Paese estremamente complicata, produce contraccolpi sociali ed economici generali molto pesanti e rischia inoltre di penalizzare ulteriormente un settore già in forte difficoltà, già prima della pandemia da COVID-19, per il rincaro dei costi finanziari associati all'esercizio d'impresa e per la diminuzione dei volumi erogati che diminuiscono con l'aumentare del prezzo;

i gestori carburanti infatti non possono modificare i prezzi comunicati dalle compagnie e dai retisti, pena la rescissione del contratti, avendo un margine prefissato, non in percentuale sull'erogato ma in misura fissa, in ragione del venduto. Lo stesso meccanismo avviene in autostrada dove però la regolamentazione del settore si appesantisce e cambia radicalmente perché su ogni litro erogato deve aggiungersi il peso delle *royalties* a favore dei concessionari autostradali e un onere di gestione enormemente più costoso dovendo garantire servizi h24 e *standard* qualitativi più elevati;

a parere dell'interrogante, è sicuramente doveroso che si accertino eventuali speculazioni sul prezzo dei carburanti ma si rende tuttavia necessario che si riprenda, come peraltro istruito nella XVIII legislatura, un dialogo serrato con tutti i soggetti del settore coinvolti che lamentano un'eccessiva deregolamentazione (con il pericolo di infiltrazioni illegali) associata però alle numerose incombenze amministrative che ricadono sui gestori —:

se, per affrontare quanto esposto in premessa, il Governo intenda convocare un « tavolo di crisi » del settore che affronti strutturalmente, il problema degli alti costi per cittadini e imprese dei carburanti e la riorganizzazione della distribuzione energetica del Paese. (5-00208)

EVI. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

è ormai da tempo condiviso a livello internazionale il ruolo decisivo che sempre di più dovrà avere lo sviluppo dell'economia circolare, per una crescita sostenibile

delle economie e in grado di offrire nuove opportunità a gran parte dei settori produttivi del Paese;

nell'ambito del piano d'azione per l'economia circolare del *Green Deal* europeo, il 30 novembre 2022 la Commissione europea ha presentato la sua proposta per un « Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio » con tre obiettivi: a) ridurre il fabbisogno di risorse naturali primarie e creare un mercato ben funzionante di materie prime secondarie, aumentando l'uso della plastica riciclata negli imballaggi; b) limitare la produzione di rifiuti di imballaggio, ridurre la quantità, imporre restrizioni agli imballaggi inutili e promuovere soluzioni di imballaggio riutilizzabili e ricaricabili; c) promuovere il riciclaggio di alta qualità, rendendo tutti gli imballaggi presenti sul mercato dell'Unione europea riciclabili in modo economicamente sostenibile entro il 2030;

in media, ogni europeo produce quasi 180 chilogrammi di rifiuti di imballaggio all'anno. In assenza di politiche mirate, entro il 2030 l'Unione europea registrerebbe un ulteriore aumento del 19 per cento dei rifiuti di imballaggio e, per i rifiuti di imballaggio di plastica, addirittura del 46 per cento;

le nuove norme intendono mettere fine a questa tendenza. Per i consumatori, tali norme garantiranno opzioni di imballaggio riutilizzabili, elimineranno gli imballaggi superflui, limiteranno gli imballaggi eccessivi e determineranno etichette chiare a sostegno di un corretto riciclaggio;

per l'industria, le nuove norme creeranno nuove opportunità commerciali, in particolare per le piccole imprese, ridurranno la necessità di materiali vergini, aumenteranno la capacità di riciclaggio dell'Europa rendendola anche meno dipendente da risorse primarie e da fornitori esterni;

con diverse dichiarazioni pubbliche, il Ministero interrogato ha manifestato la propria contrarietà alla citata proposta di regolamento Ue sugli imballaggi, in quanto

contenente norme sul deposito cauzionale e comunque un testo centrato più sul riuso che sul riciclo. In realtà il riuso è previsto progressivamente solo per 4 settori particolarmente vocati;

peraltro l'agenda Ue (così come la suddetta proposta di regolamento) è perfettamente in linea e si salda con l'iniziativa del Global Plastic Treaty sotto l'egida Onu/Unep —:

se ritenga, per quanto di competenza, che la suddetta proposta di regolamento non costituisca una ulteriore opportunità per le imprese e le attività produttive del Paese anche con riferimento alla filiera produttiva del riciclo. (5-00209)

SQUERI, CASASCO e POLIDORI. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

con l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 17 del 2022, introdotto a fine aprile 2022 dalla legge di conversione n. 34, è stato adottato un meccanismo per la vendita, tramite il Gse, di energia a prezzo calmierato prodotta da fonti rinnovabili a clienti finali industriali cosiddetto *Energy release-ER*);

in regime di alti prezzi dell'energia, la ER potrebbe costituire un propulsore decisivo per il sistema produttivo italiano, unitamente all'istituto del credito di imposta e, per i grandi energivori, all'*interconnector* virtuale;

grazie all'ER si potrebbe risolvere il problema dei più alti costi delle imprese energivore collocate sulle Isole maggiori, che subiscono il *gap* energetico con i soggetti analoghi nella penisola a seguito delle censure UE sulla cosiddetta «*super* interrompibilità »;

il 15 settembre 2022 il Ministro *pro tempore* Cingolani ha firmato il decreto *Energy Release*, che prevedeva la vendita di 16 terawattora. La procedura di assegnazione (asta), tramite accesso al portale Gse, è stata più volte rimandata;

l'asta, chiusasi in questi giorni, è stata basata sul contratto presente sul sito del

Gse che individua un Pun di assegnazione di 210 euro al Megawatt-ora con possibilità di scendere fino a 180 euro al Mwh, a fronte dei prezzi attuali di mercato fluttuanti anche molto al di sotto di quest'ultima cifra;

si prevede la restituzione al Gse da parte dell'assegnatario nel caso (molto probabile) in cui il Pun sia inferiore a 210 euro al Megawatt-ora con contratti differenziali simmetrici;

infine si prevede un tetto (*cap*) al 30 per cento sui consumi dei singoli assegnatari, annullando le priorità degli interrompibili insulari;

in merito agli esiti dell'asta si osserva che il Pun troppo alto ha comportato problemi alla partecipazione degli aggregati di impresa. Inoltre il *cap* troppo basso determina la parziale inefficacia della misura per gli interrompibili insulari. Infine la rigidità del contratto alle differenze consente alle imprese solo di recedere (con un mese di anticipo) dal contratto, in caso di prezzi di mercato inferiori, senza poterlo più riprendere nel caso in cui i prezzi di mercato salgano oltre il prezzo d'asta stabilito —:

se non ritenga opportuno adottare misure per assicurare un'applicazione dell'*energy release* di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge n. 17 del 2022, più aderente alle necessità delle imprese per quel che riguarda le possibilità di adeguamento alle oscillazioni dei prezzi di mercato, con particolare riferimento alle esigenze degli energivori insulari e delle Pmi operanti sotto forma di aggregato. (5-00210)

Interrogazione a risposta in Commissione:

PAVANELLI. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 7 del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge del 12 dicembre 2019, n. 141, ha introdotto misure per l'incentivazione di prodotti sfusi o alla spina;

nel dettaglio, al fine di ridurre la produzione di rifiuti e contenere gli effetti climalteranti, la norma, in via sperimentale, concede agli esercenti commerciali di vicinato, di media e grande struttura di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 114 del 1998, che attrezzano spazi dedicati alla vendita ai consumatori di prodotti alimentari e detergenti, sfusi o alla spina, o per l'apertura di nuovi negozi che prevedano esclusivamente la vendita di prodotti sfusi, un contributo economico a fondo perduto! pari alla spesa sostenuta e documentata;

l'ammontare massimo del suddetto contributo era pari a 5.000 euro e lo stesso era corrisposto secondo l'ordine di presentazione delle domande ammissibili, nel limite complessivo di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, sino ad esaurimento delle risorse;

gli ulteriori requisiti per l'erogazione riguardavano la riutilizzabilità del contenitore offerto dall'esercente, il rispetto della normativa vigente in materia di materiali a contatto con alimenti, nonché una verifica *ex post* dello svolgimento dell'attività di vendita per un periodo di minimo tre anni, a pena di revoca del contributo stesso;

in concreto, la determinazione delle modalità per l'ottenimento del contributo è stata affidata ad un decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministro dello sviluppo economico, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge; in tal senso è stato adottato il decreto 22 settembre 2021, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23, ottobre 2021. L'istanza, afferente alle spese sostenute nel 2020, poteva essere presentata attraverso la piattaforma informatica di Invitalia a partire dal 23 novembre del 2020. Per quanto concerne le spese sostenute nel 2021, invece, è stato possibile presentare domanda dal 1° marzo al 30 aprile 2022;

tuttavia, secondo quanto noto all'interrogante, con riferimento alle spese documentate relative al 2020, la pubblicazione della graduatoria è avvenuta nei primi

giorni di agosto 2022 e, tuttora, soltanto due esercizi hanno ricevuto l'erogazione del contributo. Non ancora pubblicata, invece, la graduatoria completa relativa ai contributi previsti per il 2021;

tale ritardo ha privato e continua a privare numerosi esercizi commerciali di un prezioso aiuto economico a loro spettante *ex lege*, soprattutto tenendo in considerazione i forti rincari dovuti all'aumento dei costi delle utenze e del costo del carburante —:

se non intendano, i Ministri interrogati, porre in essere ogni dovuta iniziativa al fine di favorire l'immediata erogazione dei contributi agli esercenti commerciali per la vendita di prodotti sfusi o alla spina.

(5-00211)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta scritta:

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

il Governo, con l'articolo 37 del decreto-legge n. 21 del 2022, ha istituito un contributo straordinario a carico dei produttori, importatori e rivenditori di energia elettrica, di gas nonché di prodotti petroliferi, nella misura del 10 per cento dell'incremento del saldo tra operazioni attive e passive realizzato dal 1° ottobre 2021 al 30 aprile 2022, rispetto al medesimo periodo 2020/2021;

tale contributo doveva essere versato per un importo pari al 40 per cento a titolo di acconto, entro il 30 giugno 2022 e per la restante parte, a saldo, entro il 30 novembre 2022, laddove l'incremento del saldo sia superiore al 10 per cento a 5 milioni di euro in termini assoluti;

aliquota è stata successivamente aumentata al 25 per cento;

l'articolo 37 del decreto-legge n. 11 del 2022 è stato ulteriormente modificato

dal comma 120, dell'articolo 1, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023), che limita l'ambito soggettivo di applicazione del contributo straordinario ai solo soggetti che nel corso del 2021 hanno realizzato il 75 per cento del volume d'affari da operazioni svolte nell'ambito dei settori di attività di produzione e rivendita di energia, gas e prodotti petroliferi;

il precedente Governo aveva stimato la base imponibile del contributo in circa 39 miliardi di euro e un gettito erariale pari a circa 10,5 miliardi di euro;

con un provvedimento *ad hoc* dell'Agenzia delle entrate sono stati definiti gli adempimenti e le modalità di versamento del contributo;

nel mese di ottobre 2022 il gettito del contributo, in termini di cassa, risultava pari a 1.208,5 milioni di euro, come riportato nella memoria della Corte dei conti al disegno di legge di bilancio per il 2023;

il 13 settembre 2022 la Procura della Repubblica di Roma, a seguito di un esposto presentato dagli esponenti di Alleanza Verdi Sinistra avrebbe aperto un fascicolo d'indagine per evasione e frode fiscale con riferimento al mancato pagamento del contributo di solidarietà da parte di molti suoi soggetti passivi;

il Tar del Lazio il 16 novembre 2022 ha dichiarato inammissibili, per difetto assoluto di giurisdizione, i ricorsi proposti dalle aziende energetiche contro gli atti dell'Agenzia delle entrate con cui sono stati definiti adempimenti e modalità di versamento, del contributo straordinario;

in risposta all'interrogazione a risposta immediata n. 3-00075 il Ministro interrogato riferiva in aula, presso la Camera dei deputati, che alla data del 30 novembre 2022, in relazione al contributo straordinario risultano versamenti erariali, tramite deleghe F24, per un ammontare complessivo pari a 2 miliardi 757 milioni, sostanzialmente in linea con le stime aggiornate predisposte dal Governo, precisando anche come i soggetti passivi avrebbero potuto comunque effettuare il versamento entro la

scadenza del 15 dicembre 2022 senza l'applicazione delle previste sanzioni;

nella medesima occasione il Ministro interrogato ha riferito come l'Agenzia delle entrate ha avviato, in collaborazione con la Guardia di finanza, un'attività di analisi del rischio relativo al corretto adempimento degli obblighi di versamento inerenti al contributo straordinario e in particolare, valorizzando le informazioni presenti nelle banche dati, ha ricostruito la platea di riferimento e determinato, per ciascun soggetto, il debito d'imposta potenziale, che è stato messo a confronto con i versamenti effettuati o che saranno effettuati —:

a quanto ammonti il gettito complessivo del contributo incassato alla data del 15 dicembre 2022 e l'eventuale ammanco erariale rispetto alle stime aggiornate predisposte dal Governo, la platea di riferimento dei soggetti passivi e per ciascun soggetto l'importo del contributo effettivamente versato alla data del 15 dicembre 2022 e il debito d'imposta potenziale, anche alla luce delle ultime modifiche introdotte dalla legge di bilancio. (4-00239)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

TENERINI e PAOLO EMILIO RUSSO.
— Al Ministro della giustizia. — Per sapere — premesso che:

nel corso degli anni si è assistito ad una importante diminuzione delle donne e degli uomini nel Corpo di polizia penitenziaria per via di una graduale riduzione delle assunzioni, insufficienti a sostituire i colleghi cessati dal servizio;

la struttura carceraria di Massa da sempre è stato motivo di vanto dell'amministrazione penitenziaria sia per i progetti di rieducazione e reinserimento sociale sia per l'organizzazione del lavoro e la struttura;

a causa di alcune scelte operate negli ultimi anni il plesso si trova oggi in grandi difficoltà, operative ed organizzative;

tali criticità sono connesse alla scarsa manutenzione dell'istituto ma soprattutto alla carenza di personale in servizio;

l'organico attuale è di 130 unità: 2 unità del ruolo dirigente, 10 ispettori, 10 sovrintendenti e 107 agenti assistenti. Mentre la forza operativa è di 124 unità: 2 ruolo dirigente, 10 ispettori, 8 sovrintendenti e 104 agenti/assistenti (di cui 14 donne e 10 riformati parziali);

nel servizio a turno il personale impiegato è di 78 unità. Insufficienti per garantire un livello minimo di sicurezza. A causa di ciò, i carichi di lavoro di alcune postazioni risultano eccessivi, e in alcuni casi il personale è chiamato a svolgere compiti non attinenti al ruolo;

ad oggi una sola persona è addetta ai comandi di apertura di 4 cancelli (peraltro perennemente difettosi) e nel Reparto C, un solo operatore espleta il proprio turno lavorativo su 2 piani, con 80 detenuti in sezioni aperte, in assenza di un impianto funzionante di videosorveglianza;

le donne in divisa sono in numero superiore alle necessità e non possono essere impiegate nei reparti maschili; inoltre carente è il numero degli amministrativi e degli educatori;

il nascente reparto infermieristico non è stato dotato di personale a sufficienza;

la difficoltà gestionale sta nel fatto che la struttura, volta ad avere all'interno di essa detenuti pronti per un ricollocamento sociale, è gestita attraverso un sistema «aperto», considerato il contesto ideale per poter reinserire i carcerati, attraverso il lavoro, la scuola, i corsi e varie attività;

la scelta operata negli ultimi anni di collocare nella struttura detenuti di difficile gestione, con gravi problemi psichici, senza una selezione degli stessi, come avviene per altre case di reclusione, hanno reso molto difficile il lavoro degli agenti;

l'ennesima aggressione, avvenuta nel mese di settembre 2022 ai danni degli agenti, è la riprova della assoluta ingovernabilità

della situazione, suffragata inoltre dal fatto che in alcuni casi i detenuti allontanati precedentemente per «Ordine e sicurezza», siano stati poco dopo assegnati allo stesso istituto ove ad oggi ripetono gli stessi atti per i quali erano stati allontanati;

per consentire un miglioramento delle condizioni lavorative del personale di polizia penitenziaria del carcere sarebbe quindi opportuno provvedere ad un aumento del personale, ma non solo;

appare necessario predisporre un piano di smaltimento di congedo ordinario pregresso, prevedere un aumento dei livelli di sicurezza, una diminuzione del ricorso al lavoro straordinario e la presenza continuativa di un direttore, che attualmente è presente solo parzialmente;

risulta inoltre non rinviabile l'esigenza di rivedere la capienza della struttura, in ottemperanza a quanto previsto dalle recenti pronunce della Cassazione sul calcolo dello spazio minimo individuale in cella per ciascun detenuto —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti sopra esposti;

quali iniziative intenda adottare per porre in essere le misure necessarie a garantire un livello sufficiente di personale nella struttura, che ha il diritto di espletare la propria prestazione in condizioni di sicurezza, unitamente e tutte le altre misure su elencate, al fine di ristabilire le condizioni che in passato hanno reso la struttura carceraria un *unicum* in termini di efficienza. (4-00248)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

CAROPPO e GATTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il settore del trasporto commerciale di passeggeri con autobus, esercitato in re-

gime di libero mercato senza obblighi di servizio pubblico e senza compensazioni pubbliche, è stato tra i più penalizzati dalle restrizioni imposte a causa della pandemia ed è attualmente tra i più colpiti dalla crisi energetica in atto;

nonostante la ripresa dei servizi, il fatturato non ha ancora recuperato i livelli pre-pandemia, mentre i costi di produzione dei servizi risentono del notevole incremento del costo del gasolio;

in un'ottica di sostegno al settore, l'articolo 24, comma 6, del decreto-legge n. 4 del 2022, cosiddetto « Sostegni-ter », ha stanziato 15 milioni di euro per il 2022 per le imprese esercenti servizi di trasporto con autobus non soggetti ad obblighi di servizio pubblico, autorizzati ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 2005 ovvero dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento (CE) n. 1073 del 2009 ovvero da regioni ed enti locali ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, nonché per quelle esercenti servizi di noleggio autobus con conducente ai sensi della legge n. 218 del 2003, a parziale copertura dei minori ricavi registrati nel primo trimestre 2022, a causa della pandemia, rispetto al medesimo periodo del 2019;

il successivo comma 7 ha incrementato di 5 milioni di euro il fondo per il ristoro delle rate di finanziamento e dei canoni di *leasing* in scadenza nel periodo 1° gennaio 2021-31 marzo 2022, relativi all'acquisizione di nuovi autobus da parte delle medesime imprese, con esclusione di quelle esercenti attività di noleggio con conducente;

l'articolo 9 del decreto-legge n. 115 del 2022, cosiddetto « Aiuti bis », ha istituito un fondo di 15 milioni di euro a parziale compensazione dei costi sostenuti, nel secondo quadrimestre 2022, per l'acquisto di carburante per autotrazione da parte delle imprese esercenti servizi trasporto passeggeri su strada non soggetti a obblighi di servizio pubblico;

a oggi non è stato ancora adottato il decreto interministeriale attuativo previsto per usufruire delle risorse stanziato dal

decreto-legge « Sostegni-ter », mentre, nonostante l'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 settembre 2022, non risultano ancora operative le procedure di accesso al ristoro « caro carburanti » previsto dal decreto-legge « Aiuti bis » —:

quali iniziative intenda il Governo assumere al fine di salvaguardare le risorse destinate alle imprese esercenti servizi di trasporto con autobus non soggetti a obblighi di servizio, garantendone il rapido afflusso agli operatori del settore.

(5-00200)

GHIRRA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la continuità territoriale marittima da e per la Sardegna è da sempre un fattore determinante per l'isola, nell'ambito del più ampio principio costituzionale di continuità;

dal 2012 la gestione della continuità marittima con Sardegna e Sicilia è stata affidata in convenzione diretta alla società Cin Tirrenia;

successivamente, il Governo, nel rispetto delle prescrizioni europee, ha introdotto lo strumento della gara pubblica;

le risorse investite dal Governo nella partita della continuità marittima sarda, dai 72 milioni all'anno iniziali in favore della compagnia Tirrenia, sono state ridotte in 30 milioni;

la procedura di gara ha privilegiato la segmentazione del piano di continuità, attraverso la messa a bando della singola tratta, senza considerare le ripercussioni sull'efficienza del servizio;

in realtà un unico bando ricomprensivo per intero le tratte avrebbe privilegiato società armatoriali ben strutturate sul mercato, in luogo di piccoli operatori sprovvisti talvolta della professionalità e stabilità necessarie a garantire un servizio migliore e tariffe più basse per i residenti;

Tirrenia-Cin si è aggiudicata il bando di continuità territoriale marittima fra Genova e Porto Torres per 5 anni; i collegamenti merci e passeggeri sulle rotte Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Santa Teresa di Gallura-Bonifacio; oltre che le linee merci: Genova-Olbia-Cagliari; Livorno-Olbia-Cagliari e Napoli-Cagliari, queste ultime esercitate senza sovvenzione;

le clausole di tutela occupazionale previste in favore dei marittimi non sono state ottemperate dall'aggiudicatario: nella tratta Napoli-Cagliari-Palermo, infatti, il personale di Tirrenia – cedente – non è stato assunto dal subentrante: circa 60 dipendenti non sono stati assorbiti nell'organico;

a febbraio 2022, Invitalia ha avviato la procedura per l'affidamento in concessione annuale del servizio di trasporto marittimo tra Civitavecchia, Arbatax e Cagliari e viceversa, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima;

il capitolato prevede che i collegamenti tra Civitavecchia e Cagliari debbano rispettare una frequenza solo trisettimanale, con due approdi settimanali intermedi ad Arbatax, con ogni evidenza del tutto inadeguata rispetto alla domanda di mercato –:

se non intenda garantire con i nuovi bandi il pieno rispetto del diritto alla continuità territoriale da e verso la Sardegna magari anche attraverso l'affidamento tramite un'unica gara in luogo dei fallimentari affidamenti per singole tratte, e con particolare riferimento alle risorse da impiegare, al rispetto delle clausole sociali occupazionali, e alla prossima scadenza del bando del 13 marzo 2023, al fine di garantire realmente la continuità marittima Civitavecchia-Arbatax-Cagliari. (5-00201)

PASTORINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel corso della XVIII legislatura l'interrogante si è interessato in prima persona dell'esecuzione delle varianti della strada statale 45, con specifica richiesta di

notizie relativamente ai lavori nei lotti 2° e 3° e alle tempistiche degli stessi, imbastendo una fitta interlocuzione con i Ministeri competenti e facendosi intermediario delle richieste e delle istanze dei sindaci dei territori interessati, nonché della popolazione da essi rappresentata;

il completamento dei lavori risulta indispensabile per un miglioramento della viabilità, come affermato dal sindaco di Torriglia Maurizio Beltrami: « Ci permetterà di mettere in sicurezza il tratto di strada che collega Torriglia a Montebruno e di velocizzare i tempi di percorrenza ». Si tratta di un'opera attesa da anni da parte dei residenti della valle. Attualmente, infatti, il tratto che collega i due comuni liguri presenta caratteristiche di particolare pericolosità determinate dalla estrema tortuosità delle vecchie strade dell'entroterra, troppo spesso fatali per i motociclisti, e sconta decenni di abbandono infrastrutturale;

il completamento dei lavori, con la costruzione di cinque nuovi ponti e una galleria lungo il tratto in questione, rappresenta un obiettivo non prorogabile;

pertanto, si accolgono con particolare interesse le recenti dichiarazioni del Vice-ministro Rixi secondo cui: « Il 2023 sarà l'anno dei cantieri. Su impulso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da gennaio partiranno appalti per una serie di opere ANAS attese e richieste dai territori e che sono state completamente finanziate. Tra questi è previsto l'intervento sulla variante alla strada statale 45 della Val Trebbia tra i comuni di Torriglia e Montebruno per un importo di oltre 60 milioni » annunciando, dunque, uno sblocco di risorse;

uguali rassicurazioni sono giunte via lettera ai sindaci della Val Trebbia, invitati dal Viceministro a « un confronto – concreto e operativo – per meglio comprendere e affrontare le reali necessità del territorio »;

tuttavia, sottolineando l'urgenza della conclusione dei lavori già programmati e l'importanza dell'infrastruttura in questione, essenziale per garantire la sicurezza

di automobilisti e motociclisti nonché la sopravvivenza e un nuovo sviluppo dell'area interna interessata, si auspica una maggiore chiarezza e definizione degli impegni e dei tempi anche in considerazione delle difficoltà di comunicazione emerse nel corso degli ultimi anni fra amministrazioni locali e Ministeri competenti —:

quali iniziative di competenza intenda assumere per garantire la sicurezza degli automobilisti e dei motociclisti che percorrono il tratto di strada tra i comuni liguri di Torrighia e Montebruno. (5-00202)

GHIO, BARBAGALLO, BAKKALI, CASU e MORASSUT. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la realizzazione di un sistema di Tpl efficiente è una delle strategie più importanti sia per ridurre le disuguaglianze fra la popolazione, rappresentate dalla distanza da servizi scolastici, lavorativi, sanitari, sia nell'ottica di diminuire la circolazione dei mezzi di trasporto privati e l'inquinamento atmosferico;

da svariati mesi diversi sindaci italiani hanno manifestato preoccupazione di dover garantire la sostenibilità economica del Tpl messa a rischio dai rincari inflazionistici, nonché da un finanziamento del Fondo nazionale insufficiente a consentire la qualità del servizio e la tenuta delle municipalizzate, con grandi preoccupazioni per le ricadute occupazionali delle stesse e per l'incremento del costo del biglietto, in quanto mancherebbero risorse per circa 700 milioni di euro;

inoltre il cosiddetto decreto Aiuti *quarter* riduce di 50 milioni la dotazione del Fondo bonus trasporti senza prevedere finanziamenti per il 2023 di fatto smontando l'unica mistura di sostegno vigente per le famiglie;

anche la scelta del Governo di non confermare gli sconti sul costo dei carburanti, creando un effetto a cascata sui beni al consumo, ha un impatto importante sui servizi del Tpl lasciando i cittadini a fron-

teggiare i rincari del costo dei mezzi pubblici e gli incrementi notevoli anche per il treno e per i pedaggi autostradali;

la Liguria registra un più 6 per cento sui biglietti dei treni regionali che sale vertiginosamente al 9 per cento sul biglietto semplice; anche in Sicilia i rincari sui biglietti dei treni sfiorano il 10 per cento;

in Italia, l'assenza di qualsivoglia strategia di sviluppo per una mobilità sostenibile risulta tristemente evidente in confronto alle soluzioni prese negli ultimi mesi da altri Paesi europei, *in primis*, Spagna e Germania. La prima ha scelto di rendere gratuiti i trasporti ferroviari e quelli locali a media e a lunga distanza, mentre la seconda ha puntato sul biglietto da 9 euro da giugno a settembre per ridurre le emissioni. Sulla scia di tali esperienze si colloca il tentativo del sindaco di Bari, Antonio Decaro, di rendere quasi gratuiti gli abbonamenti annuali per il tpl nel capoluogo pugliese riuscendo ad utilizzare i fondi europei, dando una forte spinta allo sviluppo di un modello cittadino centrato sulla mobilità sostenibile —:

quali iniziative urgenti in relazione a quanto esposta in premessa intenda assumere, per quanto di competenza, e, in particolare, quali iniziative intenda mettere in campo per sostenere le famiglie di fronte ai previsti rincari dei costi del tpl e dei treni prevedendo il rifinanziamento del *bonus* trasporti anche per il 2023. (5-00203)

RAIMONDO e CANGIANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'industria nautica italiana è *leader* assoluta nel segmento dei *superyacht*, con oltre la metà del *global order book*, e prima esportatrice mondiale di unità da diporto;

anche nell'ultimo biennio di instabilità internazionale, il comparto si è dimostrato capace e pronta a giocare un ruolo fondamentale nel sostegno alla crescita impiegando complessivamente oltre 180.000 addetti, continuando ad assumere ininterrottamente dal 2016 e raggiungendo nel

2021 il record storico di 3,5 miliardi di euro di *export*;

simbolo del *made in Italy* e della manifattura, è la migliore espressione di territori diffusi, come il distretto La Spezia-Viareggio, le province di Milano, Trieste, Ancona, Roma, Napoli ecc.;

tuttavia, registra un arretramento del mercato nazionale a causa di vincoli normativi e regolamentari e, in particolare, nel solo 2021, ha registrato la cancellazione di 3.800 unità a diporto dal registro di bandiera nazionale;

il registro telematico delle unità da diporto soffre di una cronica carenza di personale che da aprile a ottobre rende i tempi di immatricolazione in Italia assolutamente non concorrenziali con quelli dei principali *competitor* europei ai quali i nostri connazionali sempre più si rivolgono, peraltro con grave perdita per l'erario nazionale;

il settore attende da almeno due anni l'emanazione del regolamento di attuazione al Codice della nautica da diporto, strumento essenziale per i cantieri costruttori, gli operatori del settore e gli utenti, l'istituzione della nuova figura professionale dell'Ufficiale del diporto di seconda classe —:

quali iniziative intenda adottare affinché il registro telematico del diporto e in particolare l'Ucon (l'Ufficio di conservazione centrale) sia dotato di nuove risorse, stimate nella misura minima di 5 unità, e più in generale con quali tempi ritenga di approvare il regolamento di attuazione del Codice della nautica al fine di rendere operative quelle innovazioni normative in esso contenute che potrebbero rendere la bandiera italiana maggiormente competitiva.

(5-00204)

CANTONE, TODDE, IARIA, SANTILLO e TRAVERSI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

Italia Trasporto Aereo S.p.A., cosiddetta ITA Airways è la compagnia aerea di

bandiera dell'Italia, di proprietà del Ministero dell'economia e delle finanze; gli *hub* principali della compagnia sono l'Aeroporto di Roma-Fiumicino, e l'Aeroporto di Milano-Linate;

ITA Airways ha iniziato le operazioni di volo ad ottobre 2021 raggiungendo oltre i 10 milioni di passeggeri; una quota di mercato di circa il 22 per cento a livello nazionale e per il 2023 si prospettano 1.200 nuove assunzioni per assistenti di volo e piloti;

la compagnia aerea ha aderito ufficialmente all'alleanza SkyTeam 2021, in attesa di una nuova strategia industriale a lungo termine;

è noto che il dossier della compagnia di bandiera sia di interesse della Lufthansa oltre che della compagnia Delta destando una certa preoccupazione tra i lavoratori a causa dell'incertezza in cui verte la situazione societaria ad oggi;

allo stato Ita Airways rappresenta uno dei principali vettori che garantiscono la continuità territoriale in particolare, verso Roma Fiumicino e Milano Linate, con i collegamenti dagli aeroporti sardi di Alghero, Cagliari e Olbia;

in questi giorni lo scalo di Alghero-Fertilia è col fiato sospeso in quanto l'*iter* d'urgenza non è stato considerato ammissibile e pertanto ad oggi non è possibile prenotare un volo per lo scalo in oggetto dopo il 16 febbraio;

nella legge di bilancio l'articolo 1, comma 494, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione, al fine di riconoscere la peculiarità delle isole e promuovere le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità, si istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia e la Sardegna. A tal fine, sono stanziati 5 milioni di euro per il 2023 e 15 milioni di euro a partire dal 2024. Tale Fondo è destinato al finanziamento di interventi per la mobilità dei cittadini residenti nel territorio

delle due isole; il comma 496 specifica che entro 60 giorni dall'approvazione della legge di bilancio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto stabilisca le modalità e i criteri per l'utilizzo del Fondo —:

quali siano le strategie del Ministro interrogato per valorizzare il lavoro fatto dal Parlamento sul Fondo in premessa alla luce della presenza di una compagnia aerea a totale controllo pubblico che svolge anche i servizi di continuità aerea. (5-00205)

MACCANTI, DARA, FURGIUELE, MARCHETTI e PRETTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il numero degli incidenti automobilistici che si verificano annualmente sulle strade urbane ed extra urbane del nostro Paese, malgrado i diversi tentativi di ridurre la portata, non accenna a diminuire in misura significativa;

secondo gli ultimi dati dell'associazione Asaps, una drammatica serie di incidenti che hanno coinvolto pedoni sulle strade italiane ha già portato al record di 14 morti nei primi sette giorni del nuovo anno;

l'attuale Governo si già è attivato con un decreto firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dopo il vertice sulla sicurezza stradale con i Ministri dell'interno, dell'istruzione e il capo della Polizia, che stanZIA 13,5 milioni di euro per la sicurezza stradale e in particolare per tutelare i pedoni;

tali risorse sono finalizzate alla progettazione e alla realizzazione di interventi in ambito urbano, come l'implementazione di « zone 30 » e « isole ambientali » con l'introduzione di elementi di *traffic calming* per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato; attraversamenti pedonali semaforizzati ed altri interventi similari; aumento della visibilità degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale;

i beneficiari di queste risorse sono i 14 grandi comuni riportati nel rapporto annuale ISTAT sull'incidentalità stradale con maggiore coinvolgimento di pedoni;

il Governo ha già annunciato che intende portare avanti ulteriori interventi per potenziare gli strumenti di sicurezza stradale e ridurre il drammatico numero degli incidenti;

all'interno dei centri abitati, inoltre, è necessario prendere in considerazione anche altri veicoli, come le biciclette e i dispositivi di micromobilità elettrica, che costituiscono un ulteriore elemento di pericolo e che andrebbero ulteriormente regolamentati al fine di frenare il vertiginoso aumento di incidenti nei quali sono coinvolti —:

se e quali ulteriori iniziative di competenza intenda adottare al fine di potenziare gli strumenti di sicurezza stradale e arginare l'aumento di incidenti che coinvolgono tutti gli utenti della strada.

(5-00206)

Interrogazione a risposta in Commissione:

GHIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

la realizzazione di barriere fonoassorbenti lungo la linea ferroviaria di Chiavari sulla base del progetto di Reti ferroviarie italiane relativo al tratto Genova-Pisa, che con tale intervento mira a ridurre l'impatto del rumore del treno, sta determinando una importante mobilitazione di cittadini e presa di posizione contraria da parte delle istituzioni locali per impedire la realizzazione del progetto nelle modalità previste;

l'operazione di risanamento acustico interessa il tratto cittadino della linea ferroviaria Genova-Pisa e si inquadra nel più generale piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore redatto da Rfi in osservanza del decreto ambiente del 29 novembre 2000;

gli interventi che riguardano Chiavari si estendono per 3.729 metri e prevedono la

realizzazione di barriere che vanno da un minimo di 2,29 metri ad un massimo di 7,38 metri di altezza;

anche se la finalità dell'opera è condivisibile, il progetto risulta sviluppato in maniera del tutto avulsa dal contesto paesaggistico, sociale ed economico del territorio. Diversi soggetti istituzionali, associazioni, cittadini fanno notare che le barriere acustiche, previste nel progetto di Rfi, segnano una frattura tra la città ed il mare, una divisione che penalizzerà il futuro di Chiavari sia dal punto di vista ambientale che commerciale e ricettivo penalizzando lo sviluppo di tante aziende legate al settore dell'ospitalità e dell'accoglienza;

in particolare l'opera determina un imponente impatto paesaggistico e rimedia ad un disagio creando un problema ancora più grande mentre è necessario trovare un altro tipo di soluzione meno impattante. Infatti il progetto attuale propone l'installazione di barriere fronte mare che, in alcuni tratti, realizzerebbero un muro alto 4 metri;

nella ricerca di soluzioni alternative per risolvere il problema acustico, sono state interpellate ad esprimersi ed intervenire la soprintendenza, il presidente della regione Liguria, nonché è stato sollecitato un confronto con il viceministro Rixi;

la pubblicazione dell'atto relativo alla realizzazione del progetto è del 16 dicembre 2022 e sono previsti trenta giorni per osservazioni e definitive determinazioni; pertanto è necessario agire in maniera veloce visto il poco tempo a disposizione per avere il tempo per individuare una soluzione valida per risolvere il problema acustico e tutelare il paesaggio e la vocazione turistica del territorio —:

quale iniziativa urgente, per quanto di competenza, possa essere messa in atto per bloccare l'iter del progetto di Reti ferroviarie italiane nel tratto cittadino di Chiavari e cercare soluzioni alternative per attuare il piano di risanamento acustico previsto dalla legge e come si intenda procedere per gli interventi di attenuazione dei rumori negli altri comuni coinvolti senza ripetere

l'impostazione avviata su Chiavari di grave danno paesaggistico. (5-00214)

Interrogazione a risposta scritta:

GHIRRA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del turismo, al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

l'Associazione comparto nautico di La Maddalena è un ente che opera nel territorio dell'arcipelago di La Maddalena e rappresenta decine di aziende operanti nel settore nautico, dal noleggio di imbarcazioni con conducente, alla locazione, al *diving*, con l'intento di conciliare la tutela dell'ambiente con una rispettosa attività di impresa;

da sempre l'associazione richiede una migliore regolazione dei servizi nautico-turistici nell'arcipelago e la riforma della normativa vigente in materia;

in particolare, il decreto-legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27, ha introdotto la possibilità per i titolari, persone fisiche o società non aventi come oggetto sociale il noleggio o la locazione, e per gli utilizzatori in locazione finanziaria di imbarcazioni e navi da diporto, di concederle, in forma occasionale, in noleggio; questa attività non costituisce « uso commerciale dell'unità » e i proventi possono essere assoggettati a un'imposta sostitutiva del 20 per cento, se i contratti hanno una durata complessiva non superiore a 42 giorni;

la normativa citata prevede che poter effettuare il noleggio occasionale, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione di titoli professionali del diporto, sia necessaria la sola patente nautica di chi assume il comando delle imbarcazioni sino a 24 metri, mentre per condurre le navi da diporto a noleggio occasionale, oltre i 24 metri, è necessario avere il titolo professionale del diporto;

tale norma pare all'interrogante contraddittoria, in quanto, da una parte prevede per la conduzione e il comando delle navi da diporto il possesso del titolo pro-

fessionale del diporto, mentre per la condotta delle sole imbarcazioni, in deroga alla normativa sulla conduzione a noleggio, prevede la semplice patente nautica;

evidenti appaiono le criticità, considerato che il noleggiante occasionale di imbarcazioni da diporto sino a 24 metri di lunghezza, con la semplice patente nautica di categoria A, conseguibile a 18 anni di età, può condurre la propria imbarcazione con dei passeggeri paganti senza avere alcun addestramento professionale, purché lo faccia nel limite delle 42 uscite giornaliere o per massimo 42 giorni consecutivi di noleggio;

inoltre, parrebbe che non sia applicabile al noleggio occasionale il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 29 luglio 2008, che reca il regolamento di attuazione delle norme di sicurezza per unità da diporto impiegate in attività di noleggio, con la conseguenza che il limite al trasporto di massimo 12 passeggeri non sarebbe applicabile al noleggio occasionale; che non sarebbe obbligatorio che l'imbarcazione abbia una certificazione di idoneità al noleggio; che non sia previsto un numero minimo dei componenti l'equipaggio;

nonostante i numerosi tentativi di regolamentazione del traffico marittimo avviati dall'Ente Parco, anche durante la scorsa stagione turistica nell'arcipelago si sono verificati fenomeni di sovraffollamento di imbarcazioni e numerosi incidenti fra natanti, spesso causati da diportisti privati, che come detto senza alcun titolo specifico hanno facoltà di effettuare il noleggio occasionale per ben 42 uscite stagionali, senza che tale attività sia riconosciuta quale esercizio di attività di impresa: il tutto con evidenti rischi per la tutela ambientale del territorio e anche sul fronte della sicurezza in mare;

la normativa in essere di fatto legalizza un meccanismo di concorrenza sleale, penalizzando le imprese dei servizi nautico-turistici nell'arcipelago della Maddalena e in tutta l'isola —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza della situazione sopra descritta;

se non si ritenga opportuno adottare iniziative al fine di disciplinare in maniera organica la materia tenendo conto delle problematiche afferenti alla concorrenza sleale nell'attività dei servizi nautico-turistici determinatasi con l'estensione ai singoli privati non esercitanti attività di impresa la possibilità di svolgere tali servizi;

se non si ritenga necessario, data la rilevanza del settore dal punto di vista turistico e naturalistico e la piena compatibilità dell'attività con un ambiente di grande pregio paesaggistico come l'arcipelago di La Maddalena, prevedere forme di incentivo e sostegno economico per le attività d'impresa regolarmente operanti nel settore ed efficaci strumenti di contrasto all'abusivismo. (4-00242)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

in base all'articolo 18 della legge cosiddetta Bossi-Fini (che modifica l'articolo 22 della cosiddetta Turco-Napolitano) presso tutte le regioni a statuto ordinario e, in base ai protocolli di intesa tra il Ministero dell'interno e le regioni, nelle regioni a statuto speciale è attivo presso ogni Prefettura lo sportello unico per l'immigrazione, per il disbrigo delle pratiche di prima assunzione dei lavoratori stranieri, di ricongiungimento familiare e di conversione del permesso di soggiorno;

con particolare riferimento al territorio di Pordenone, lo sportello prende in carico ogni anno oltre 2.000 pratiche fra emersione dal sommerso, pratiche di lavoratori stagionali in accordo col decreto flussi, edili, manodopera specializzata, bandanti e ricongiungimenti familiari;

fino alla data del 31 dicembre 2022 il funzionario prefettizio responsabile dello sportello ha potuto avvalersi di cinque col-

laboratori esterni con contratto interinale, assunti in seguito al decreto rilancio del maggio 2020 (che ha introdotto la possibilità di regolarizzare, mediante deposito di apposita istanza, il rapporto contrattuale con il lavoratore al fine di produrre i medesimi effetti di un contratto di lavoro subordinato con cittadini presenti sul territorio nazionale, ovvero per dichiarare la sussistenza di un rapporto di lavoro irregolare, tuttora in corso, con cittadini italiani o cittadini stranieri);

dal primo gennaio 2023 oltre un migliaio di lavoratrici e lavoratori in somministrazione del Ministero dell'interno (prefetture e questure) che si occupavano della regolarizzazione dei migranti, non si sono visti rinnovare il proprio contratto di lavoro;

per lo sportello di Pordenone ciò significherà che tutto il carico di lavoro graverà sull'unico funzionario presente, stante la conclusione di cinque su cinque contratti interinali, un prepensionamento e una malattia prolungata e, dunque, l'inevitabile freno pratiche sino a ora evase (di cui quasi 800 di emersione dal sommerso e oltre 1.000 per ricongiungimenti familiari, badanti, lavoratori stagionali/edili/manodopera specializzata);

sia le categorie economiche sia i sindacati hanno espresso forte preoccupazione per le imminenti conseguenze che il mancato rinnovo dei contratti di somministrazione da parte del Ministero dell'interno. Il vice presidente della Camera di Commercio di Pordenone Udine Michelangelo Agrusti ha dichiarato « La mancata conferma degli interinali, oltre a determinare una situazione sociale di impatto importante per le persone coinvolte, genera un problema di non poco conto per interi settori dell'economia. Domani manderemo una lettera al Ministero degli interni per chiedere che i dipendenti siano reintegrati » —:

se, alla luce di un approfondimento ulteriore che tenga in considerazione le specificità territoriali, il numero delle pratiche e il personale attualmente in forze, vi

sia l'intenzione di fronteggiare l'emergenza rinnovando i contratti di lavoro per i lavoratori somministrati dello sportello unico per l'immigrazione della Prefettura di Pordenone;

se, per far fronte alle esigenze del territorio e delle imprese, il Ministro interrogato intenda applicare alla Prefettura di Pordenone quota parte delle 800 risorse di personale in somministrazione a tempo determinato, che la nuova legge di bilancio autorizza a reclutare affinché siano impiegate per il rilascio dei nulla osta e accelerare le pratiche che consentono agli stranieri di lavorare in Italia;

se, nella stessa logica emergenziale, non si voglia prendere in considerazione la disponibilità offerta dalle associazioni di categoria, che hanno dichiarato di esser pronte a fornire personale in supplenza di quello mancante;

se per il futuro si preveda di intervenire in linea definitiva per la risoluzione del problema delle carenze d'organico alla Prefettura di Pordenone, dove il problema non si esaurirà nei prossimi due anni.

(5-00213)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

da un *reportage* della trasmissione *Report* andato in onda su Rai3 il 21 novembre 2022 è ritornata alla ribalta la vicenda della chiesa cinquecentesca di San Biagio ai Taffettanari e della sua canonica site nel centro storico di Napoli;

la Chiesa risulta chiusa dall'inizio del 2020, mentre la canonica, un palazzo di quattro piani, risulta da anni occupata abusivamente e sempre dal citato servizio giornalistico si apprende che gli occupanti apparterebbero alla famiglia Macor. Al primo piano vive Margherita Macor, condannata per usura aggravata ed estorsione, il marito Antonio Cortese, agli arresti domiciliari per vari reati tra cui rapine. Al secondo piano vive il figlio Salvatore Cortese, anche lui ha

scontato gli arresti domiciliari per varie rapine. Al terzo e quarto piano altri membri della stessa famiglia;

in merito alla proprietà della canonica, come precisato dall'Arcidiocesi di Napoli in risposta ad un preciso quesito posto nella citata trasmissione, « da una ricerca effettuata da un notaio a cui ci siamo rivolti risulta che la proprietà degli immobili in questione è dell'Opera Pia Chiesa di San Biagio ai Taffettanari, riconducibile a una fabbrica. Dall'unità d'Italia, le fabbricere sono enti amministrati dalla Prefettura, ma né in Prefettura, né al Ministero dell'Interno, la fabbrica sopra menzionata risulta essere presente in elenco, nonostante siamo in possesso dei decreti di nomina della Prefettura di Napoli per la scelta degli amministratori tra i membri del clero dell'Arcidiocesi di Napoli »;

le prime segnalazioni in merito ad un uso improprio della cupola della Chiesa da parte degli abitanti senza titolo del fabbricato attiguo risalgono al 16 maggio 2012 e, in particolare, il presidente della Sezione napoletana dell'Associazione Italia Nostra, Guido Donatone, segnalava alla soprintendenza la presenza di « un *solarium*, due antenne paraboliche, un condizionatore, un trasportino per gatti, gli stendini, le scope, il frigorifero e vecchi mobili »;

a tale segnalazione faceva seguito un sopralluogo con la presenza di funzionari della Sovrintendenza e della Curia, ma non si sono avute mai notizie di provvedimenti consequenziali adottati;

a tutt'oggi la canonica risulta occupata senza titolo e senza oneri dai componenti della famiglia Macor, come si evince dal citato documento dell'Arcidiocesi di Napoli « allo stato attuale, essendo incerta la proprietà, non c'è nessun contratto di fitto e non si percepisce alcun introito dall'immobile » —:

se sia a conoscenza di quali iniziative abbia assunto o intenda assumere la Prefettura di Napoli per accertare chi sia il proprietario del fabbricato di quattro piani adiacente alla chiesa di San Biagio ai Taffettanari sita a Napoli nell'omonima via ed

eventualmente quali iniziative di competenza intenda assumere affinché tale verifica sia urgentemente espletata;

se risulti al Ministro interrogato a quale titolo gli immobili presenti nel fabbricato richiamato in premessa siano stati occupati;

quali urgenti iniziative di competenza intenda adottare affinché la canonica adiacente alla chiesa di San Biagio ai Taffettanari, accertato che la stessa sia occupata senza titolo, venga liberata dagli attuali occupanti e il bene venga restituito alla collettività ripristinando così la legalità.

(4-00241)

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

in aderenza alla normativa europea e internazionale in tema di libertà di movimento, l'ordinamento nazionale stabilisce, ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 novembre 1967, n. 1185 (norme sui passaporti), che ogni cittadino è libero, salvi gli obblighi di legge, di uscire dal territorio della Repubblica, valendosi di passaporto o di documento equipollente ai sensi delle disposizioni in vigore, e di rientrarvi;

il passaporto è quindi utile per attestare l'identità dei cittadini diretti o provenienti dall'estero e viene rilasciato ai cittadini italiani e, per i maggiorenni, ha durata decennale;

alla scadenza della validità, riportata all'interno del documento, non si rinnova ma si deve richiedere l'emissione di un nuovo passaporto;

a far data dal 20 maggio 2010, viene rilasciato da tutte le questure in Italia e all'estero dalle rappresentanze diplomatiche e consolari, un documento elettronico costituito da un libretto di 48 pagine a modello unificato, dotato di un *microchip* in copertina, contenente le informazioni relative ai dati anagrafici, la foto e le impronte digitali del titolare;

le domande relative ai passaporti vengono presentate di regola nel luogo dove il

richiedente ha residenza, domicilio o dimora, alla questura o all'ufficio locale distaccato di pubblica sicurezza, ovvero, in mancanza di questi, al comando locale dei carabinieri o al comune, o anche, in casi eccezionali, agli Ispettorati di frontiera o presso le rappresentanze diplomatiche a consolari all'estero;

il cittadino che necessita di presentare domanda per il rilascio del passaporto deve prenotare un appuntamento sul sito *internet* della polizia di stato a cui si accede unicamente tramite Spid, Cie o Cns;

tale sistema costituisce l'unica ed esclusiva modalità per la richiesta di rilascio del passaporto in diverse realtà territoriali del Paese (ad esempio per gli uffici della questura di Cagliari e per i commissariati di polizia di stato di Quartu Sant'Elena, Carbonia ed Iglesias);

risulta all'interrogante che in diverse realtà territoriali vi siano attese lunghissime per poter ottenere il passaporto: nello specifico infatti, per esempio, presso la questura di Cagliari occorre attendere oltre sei mesi per ottenere il primo appuntamento utile per la presentazione della domanda di rilascio e addirittura un intervallo maggiore quando la richiesta riguarda minori;

questa situazione di fatto, oltre che evidenziare una disomogeneità nella distribuzione delle risorse sul territorio nazionale, limita in maniera rilevante la libertà di circolazione dei cittadini italiani che risiedono in certe specifiche aree territoriali e si trovano nella necessità di recarsi all'estero per motivi di salute o di lavoro o anche unicamente motivi di svago, posto che la procedura per il rilascio urgente del documento, prevista dalla legge in presenza di particolari requisiti, viene autorizzata concretamente solo in condizioni realmente eccezionali e sulla base di valutazioni dell'ufficio competente per territorio, che sono largamente discrezionali —:

quali soluzioni si intendano attuare per risolvere la problematica descritta in premessa e rendere omogenea sul territorio nazionale la tempistica necessaria per

l'emissione dei passaporti, garantendo al contempo il rispetto dei principi della libertà di movimento, riconosciuta anche a livello internazionale, e della libertà di impresa e di iniziativa economica di tutti i cittadini italiani in territorio extra-Ue.

(4-00243)

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

il passaporto è sempre più un documento necessario per potersi muoversi facilmente in un mondo globalizzato e facilmente collegato;

come riportato da vari articoli sulla stampa locale, numerosi cittadini bresciani hanno visto negata la possibilità di ottenere in tempi ragionevoli il rinnovo del passaporto presso la Questura, con tempi d'attesa dai due agli otto mesi;

negli ultimi anni la Questura di Brescia ha visto un notevole aumento del numero di richieste, dovute sia all'introduzione dell'obbligo del passaporto per recarsi in Gran Bretagna dopo la *Brexit*, sia all'accumulo di ritardi dovuti alla crisi pandemica, sia alla prima scadenza decennale dei nuovi passaporti emessi nel 2012 e 2013;

nonostante la Questura negli ultimi mesi abbia aumentato il numero di appuntamenti prenotabili e predisposto l'allungamento dell'agenda accessibile via *web* a 60 giorni grazie al lavoro del nuovo Questore di Brescia dottor Spina, i cittadini bresciani si sono lamentati delle lunghissime tempistiche causate dalle farraginose procedure burocratiche, dalla irreperibilità degli uffici e dalle difficoltà nel prenotare un appuntamento tramite procedura *on-line* dal sito ufficiale della polizia di Stato in tempi ragionevoli;

l'articolo di *Repubblica* di Alessandra Ziniti del luglio del 2022 riporta che la congestione del rilascio dei passaporti è causata da una limitata capacità strutturale dovuta al numero insufficiente di personale organico che non riesce a smaltire in tempi rapidi l'aumento di richieste no-

nostante vi sia la disponibilità dei libretti —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti esposti e non ritenga, per ovviare a tali problematiche, di semplificare le operazioni di rinnovo del passaporto alla scadenza, in particolare digitalizzando l'iter di richiesta e rinnovo passaporti attraverso apposita piattaforma gestita direttamente dal Ministero dell'interno e rivedendo le tempistiche per la formazione del personale funzionario (circa 18 mesi) al fine di velocizzare processi di assunzione del personale mancante e portare l'organico a regime in tempi più brevi di quelli attualmente previsti. (4-00244)

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

l'8 gennaio 2023 si sono verificati violenti scontri tra i membri della tifoseria organizzata della Roma e del Napoli nell'area di sosta di Badia al Pino, sull'autostrada A1, vicino ad Arezzo;

a seguito di tali fatti una persona è rimasta ferita e le forze dell'ordine sono state costrette a chiudere per circa 50 minuti un tratto di alcuni chilometri della stessa autostrada;

secondo la ricostruzione della Questura di Arezzo, i membri delle due tifoserie si erano dati appuntamento in quel luogo proprio con intenzioni violente;

dalle riprese audio-video si notano con chiarezza gruppi di persone armate di bastoni che lanciano oggetti, tra cui sassi e petardi, contro le auto e lacrimogeni lungo la carreggiata autostradale, motivo per cui la polizia ha poi deciso di bloccare l'autostrada stessa per quasi un'ora;

nel frattempo, a Marassi, si tenevano le celebrazioni in memoria di Gianluca Vialli, emblema dei valori positivi di lealtà, solidarietà, rispetto delle persone e, soprattutto, delle regole, che un uomo ed un atleta devono incarnare, valori che, altresì, lo sport dovrebbe insegnare e trasmettere;

non è la prima volta che si verificano gravi episodi di violenza: già nel 2014, in-

fatti, prima della finale di Coppa Italia tra Napoli e Fiorentina a Roma, gli scontri tra gli ultras del Napoli e quelli della Roma furono così accesi da cagionare persino la morte di un tifoso napoletano di trent'anni;

in quell'occasione il Governo inasprì le sanzioni per i destinatari del D.A.SPO, stabilendo che non avrebbero potuto accedere allo stadio per un periodo di tempo da 1 a 5 anni e, in caso di recidiva, il D.A.SPO non avrebbe dovuto essere inferiore a 5 anni (né superiore ad 8);

tuttavia, gli atti violenti e vandalici non si arrestarono;

nel 2019, con il decreto Sicurezza *bis*, il Governo ha ulteriormente inasprito le pene per i recidivi prevedendo una durata del D.A.SPO — nel massimo — a 10 anni;

ancora una volta le vicende che i *media* riportano dimostrano che la normativa non ha sortito gli effetti sperati —:

alla luce dei fatti esposti, quali misure intenda attuare per arginare tali episodi di inspiegabile violenza e se intenda adottare iniziative volte a inasprire la normativa attualmente vigente in materia di divieto di accesso alle manifestazioni sportive al fine di tutelare l'incolumità pubblica dei cittadini e salvaguardare il diritto dei veri sostenitori, degli appassionati, a seguire senza rischio alcuno le partite della propria squadra. (4-00245)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazione a risposta in Commissione:

BARABOTTI e NISINI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

da oltre sette anni il contratto collettivo nazionale di lavoro della vigilanza privata e servizi fiduciari è senza rinnovo;

già dai primi giorni del 2023 — dando continuità alle richieste degli ultimi anni —

i lavoratori e le lavoratrici della vigilanza privata e dei servizi fiduciari hanno indetto uno sciopero, in attesa di un incontro nazionale con la parte datoriale;

la questione annosa del mancato rinnovo contrattuale e del giusto riconoscimento salariale dei lavoratori del settore si protrae oramai da troppo tempo e in questa fase economica, contrassegnata da alti livelli di inflazione, rischia di pesare in modo insostenibile su lavoratori e famiglie —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per sostenere la ricomposizione di un tavolo di confronto tra sindacati, imprese datoriali e tutti gli attori coinvolti, al fine di addivenire finalmente al rinnovo del già citato contratto collettivo nazionale di lavoro. (5-00212)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

Giuliano De Seta, uno studente diciottenne, muore durante uno *stage* di alternanza scuola-lavoro in un'azienda di Noventa di Piave;

lo status di « stagista » incide — negativamente in questo caso — sul diritto al risarcimento: infatti l'Inail ha dichiarato che la normativa attualmente vigente prevede che venga elargita una somma di denaro solo all'operaio o allo stagista che si trovi nella condizione di « capofamiglia »;

la conseguenza di tale previsione legislativa è che l'Inail elargirebbe un risarcimento solo a seguito della morte di un operaio, la cui famiglia è il bene da tutelare poiché colpita dalla perdita della fonte di reddito;

non è questo il caso di Giuliano, un neo-maggiorenne economicamente dipendente dalla propria famiglia che non ha ancora concluso il percorso scolastico, durante il quale svolge un progetto formativo di alternanza scuola-lavoro. Né è il caso

della famiglia De Seta, la quale ha altre fonti di reddito —:

se il Ministro interrogato confermi l'interpretazione adottata dall'Inail secondo la quale alla famiglia non spetta alcun risarcimento o, in caso contrario, come ed entro quali tempi intenda intervenire per porre soluzione a tale ingiustizia.

(4-00240)

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

Anpal Servizi Spa è una società a controllo pubblico (100 per cento Ministero dell'economia e delle finanze) le cui linee di indirizzo e il controllo sulle attività sono in capo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Le attività di Anpal Servizi Spa sono definite e realizzate su indicazioni del Ministero del lavoro che ne definisce gli ambiti di attività e i programmi da realizzare. Opera sull'intero territorio nazionale in assistenza tecnica alle regioni ai comuni per velocizzare e realizzare azioni di politica attiva del lavoro. Il presidente e amministratore delegato della società è Cristina Tajani nominata il 7 luglio 2022;

in data 28 dicembre 2022 il settimanale *Panorama* (pagina 38) scrive un articolo dal titolo « L'agenzia è pubblica però la neopresidente lavora per la sinistra »;

nonostante non sia stata definita la nuova programmazione delle attività e i sindacati si siano mostrati preoccupati per il futuro della società, è stato pubblicato un bando con una spesa prevista di 39 mila euro affidati ad una società esterna per la valutazione di quadri e dirigenti per avviare nuove promozioni e che la presidente nonostante un ruolo pubblico e di tecnico abbia pubblicamente appoggiato la candidatura in regione Lombardia di Pier Francesco Maiorino venendo meno al ruolo di terzietà che un amministratore pubblico deve avere —:

se siano informati delle attività messe in atto dalla Presidenza di Anpal Servizi e

se tali attività siano in linea con le linee di indirizzo date;

se la procedura messa in piedi per la valutazione del personale abbia rispettato le norme previste per gli affidamenti di Anpal Servizi;

se, a fronte degli atti realizzati dalla presidente di Anpal Servizi, e delle valutazioni richieste, non si intenda adottare ogni iniziativa di competenza;

come il Governo intenda preservare le maestranze dell'agenzia con una programmazione futura delle attività, trattandosi di una società strategica nell'attuazione delle politiche attive del lavoro. (4-00247)

* * *

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

GALLO. — *Al Ministro per la pubblica amministrazione, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con decreto 11 dicembre 2020 è stato bandito e svolto un concorso pubblico, per titoli ed esame orale, su base distrettuale, per il reclutamento di complessive n. 2.700 unità di personale non dirigenziale a tempo indeterminato per il profilo di cancelliere esperto, da inquadrare nell'Area funzionale seconda, fascia economica F3, nei ruoli del personale del Ministero della giustizia — amministrazione giudiziaria;

il Ministero della giustizia ha ottemperato nei termini (ossia entro il 30 giugno 2022) alla presentazione del Piao (Piano integrato di Attività e organizzazione);

ad oggi permane la grave carenza di personale nelle cancellerie, con grave disagio per gli uffici stessi, per l'intera avvocatura e per i cittadini costretti a subire i ritardi di un ingiustificato e macchinoso funzionamento della Pubblica Amministrazione nonostante la presenza delle summenzionate graduatorie — da cui attingere

personale — ed inspiegabilmente immobilizzate;

le menzionate graduatorie stanno per scadere (la prossima scadrà ad aprile 2023) —:

quali iniziative i Ministri interrogati, per quanto di propria competenza, intendano assumere, nel più breve tempo possibile, tenuto conto delle imminenti scadenze delle predette graduatorie e della solerzia con cui il Ministero della giustizia ha già provveduto a quanto di propria pertinenza, al fine di procedere ad adottare il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 35, comma 4, del decreto legislativo n. 165 del 2001, per autorizzare lo scorrimento delle graduatorie distrettuali del concorso in oggetto, nonché a provvedere alla adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, anche solo parziale, per quelle pubbliche amministrazioni che hanno rispettato il termine della presentazione del Piao con espresso riferimento al Ministero della giustizia. (5-00216)

Interrogazione a risposta scritta:

D'ALESSIO. — *Al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Ministero della giustizia 11 dicembre 2020, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, IV serie speciale — concorsi ed esami n. 96 dell'11 dicembre 2020, è stato bandito e svolto un concorso pubblico, per titoli ed esame orale, su base distrettuale, per il reclutamento di complessive n. 2.700 unità di personale non dirigenziale a tempo indeterminato per il profilo di cancelliere esperto, da inquadrare nell'area funzionale seconda, fascia economica F3, nei ruoli del personale del Ministero della giustizia — amministrazione giudiziaria;

successivamente, il Ministero della giustizia ha ottemperato nei termini, ossia entro il 30 giugno 2022, alla presentazione del Piao (Piano integrato di attività e organizzazione);

ad oggi permane la grave carenza di personale nelle cancellerie, con grave disagio per gli uffici stessi, per l'intera avvocatura e per i cittadini costretti a subire i ritardi di un ingiustificato e macchinoso funzionamento della pubblica amministrazione, nonostante la presenza delle summenzionate graduatorie — da cui attingere personale — ed inspiegabilmente immobilizzate;

nelle more, le menzionate graduatorie stanno per scadere, con la prossima scadenza già prevista ad aprile 2023 —:

se ed entro quale termine, tenuto conto delle imminenti scadenze delle dette graduatorie e della solerzia con cui il Ministero della giustizia ha provveduto a quanto di propria competenza, si intenda:

a) provvedere allo scorrimento delle graduatorie distrettuali del concorso in oggetto, alcune delle quali prossime alla scadenza;

b) procedere, in tal senso, anche solo in maniera parziale per quelle pubbliche amministrazioni che hanno rispettato il termine della presentazione del Piao, con espresso riferimento al Ministero della giustizia. (4-00250)

* * *

SALUTE

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della salute, per sapere — premesso che:

appare preoccupante l'intenzione — ventilata da alcune testate, e per adesso limitata agli Stati Uniti delle aziende farmaceutiche multinazionali che, dopo aver sviluppato una serie di vaccini contro il COVID-19, anche grazie (soprattutto in Europa) a sostegni economici pubblici, adesso, all'esaurirsi dei fonti pubblici per l'acquisto, puntando ad una speculazione nella vendita sul mercato, rendendo il farmaco appannaggio di pochi;

è evidente quindi il rischio diretto e indiretto di una tale operazione, che peraltro coinvolge più aziende. Rischio diretto di non accesso ai vaccini; rischio indiretto di sviluppo di nuove varianti fra i non vaccinati, e di malattia grave per la popolazione, con impatto esponenziale sui sistemi sanitari;

la stessa considerazione secondo cui il costo dei vaccini, venduti privatamente, verrà « coperto » — secondo il modello statunitense — dalle assicurazioni, non è comunque applicabile in Italia, comportando peraltro il rischio che le stesse compagnie incrementino i prezzi per i loro assicurati;

le imprese private, in qualsiasi campo, compreso il settore della salute ragionano secondo la logica del massimo profitto. Per questo motivo, e proprio perché a fronte di finanziamenti pubblici, al momento del bisogno, non vi è alcuna corrispondenza, lo Stato deve evitare di porre se stesso in posizione di dipendenza esclusiva verso una o più multinazionali, soprattutto in settori, quali la salute, che rivestono importanza primaria;

la questione riguarda i vaccini Covid, e tutta una serie di farmaci e presidi che, di fatto, sono monopolio di aziende private, che possono — o potrebbero — deciderne quantità, produzione, al punto da lasciare le strutture sanitarie « scoperte »; e, quando anche questo avvenisse non per ragioni speculative, ma per mere logiche o difficoltà di mercato, lo Stato deve porsi al riparo da una tale ipotesi, soprattutto in considerazione del fatto che la diffusione di nuove patologie avviene in maniera sempre più improvvisa, rapida e impattante —:

quali iniziative di competenza intenda adottare perché, senza nulla togliere alla libertà del mercato, l'Italia si doti di un'industria farmaceutica di Stato, in grado di svolgere ricerca, approvvigionarsi delle materie prime, e produrre i farmaci necessari al bisogno di salute nazionale, anche ricorrendo alla cosiddetta « licenza obbligatoria » in caso di emergenza.

(2-00044)

« Quartini ».

* * *

SPORT E GIOVANI

Interrogazione a risposta orale:

LACARRA. — Al Ministro per lo sport e i giovani, al Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità. — Per sapere — premesso che:

in data 30 ottobre 2022 è stata pubblicata sul quotidiano «*la Repubblica*» un'intervista in cui Nina Corradini, atleta appartenuta alla nazionale di ginnastica ritmica chiamata «le Farfalle», ha denunciato le violenze psicologiche e gli abusi subiti, ancora minorenni, da parte degli allenatori nell'accademia internazionale di ginnastica ritmica di Desio (Monza e Brianza). In particolare, la giovane ha riferito di ripetute sedute di controllo del peso nel corso della giornata sportiva, «dopo colazione, in mutande e davanti a tutti», in cui avrebbe ricevuto insulti per il mancato dimagrimento: una pressione psicologica che l'avrebbe portata più volte a svenire e a controllare in modo ossessivo, oltre al consumo di alimenti, anche quello di sostanze essenziali quali l'acqua e che l'ha successivamente condotta alla «fuga dal calvario della ginnastica ritmica» e a dover curare i disturbi alimentari iniziati proprio durante la sua carriera agonistica;

a seguito dell'intervista, diversi organi di stampa hanno riportato le denunce di Anna Basta e Giulia Galtarossa, anche loro ex componenti delle «Farfalle», che hanno riferito di essere state sottoposte a un trattamento degradante e ad indebite pressioni psicologiche da parte degli allenatori nonché al controllo ossessivo del peso;

dai racconti delle atlete del centro sportivo di Desio emerge un quadro di particolare allarme, gli allenamenti, infatti, sarebbero stati praticati nel totale disinteresse del benessere psicofisico di ginnaste minorenni, al solo scopo di ottenere da loro le migliori prestazioni possibili; inoltre, secondo quanto emerso dalle inchieste, già in passato la madre di una giovanissima ex atleta avrebbe sporto denuncia presso la Federginnastica, ottenendo la sospensione per 45 giorni di un'allenatrice;

in seguito alla denuncia sporta dalla madre di due ginnaste minorenni, che avrebbero riferito di violenze psicologiche subite da parte degli allenatori, la Procura di Brescia ha aperto un'inchiesta per maltrattamenti a carico di ignoti;

il presidente della Federginnastica, Gerardo Tecchi, ha disposto il commissariamento dell'accademia internazionale di ginnastica di Desio. Tuttavia secondo quanto riportato dal quotidiano «*Corriere della Sera*» il 14 novembre, alcune delle 41 denunce raccolte in forma non anonima dall'associazione «*ChangeTheGame*» sarebbero accompagnate da copia della segnalazione alla procura federale risalente negli anni. Secondo quanto sostenuto dall'associazione, inoltre, in numerosi casi di segnalazione di violenze si procederebbe con sanzioni ridotte e numerose archiviazioni; i valori relativi all'indice di massa corporea normopeso, come definiti dall'OMS, sono compresi tra i 18,25 e 25: ebbene, da un'analisi comparativa dei dati, pubblicata dal quotidiano «*la Repubblica*» in data 11 novembre 2022 emerge che a partire dai giochi olimpici del 1988 la media dell'indice di massa corporea delle azzurre di ginnastica ritmica è scesa dall'area del normopeso a quella del sottopeso, per restarvi poi stabilmente negli anni —:

quali iniziative necessarie e urgenti si intendano intraprendere, in raccordo con il CONI, al fine di accertare la portata e le dimensioni effettive del fenomeno all'interno della Federazione ginnastica d'Italia;

se non ritengano opportuno istituire un tavolo permanente cui prendano parte soggetti terzi, rappresentanze indipendenti delle atlete e associazioni di comprovata esperienza nel campo del contrasto alla violenza sulle donne e nel contrasto ai disturbi alimentari, anche al fine di individuare specifici obblighi formativi per gli allenatori;

se non ritengano opportuno promuovere campagne di sensibilizzazione contro modelli estetici pericolosi per la salute psicofisica delle atlete anche al fine di garantire alle più giovani la possibilità di avvi-

cinarsi a qualunque sport in condizione di serenità e sicurezza;

se, a fronte dei segnalati gravissimi comportamenti posti in essere, non si intendano adottare iniziative normative volte a far sì che non abbiano a ripetersi casi quali quelli di cui in premessa. (3-00093)

**Apposizione di una firma ad una
interpellanza.**

L'interpellanza urgente Morfino e altri n. 2-00042, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 10 gennaio 2023, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Onori.

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

L'interrogazione a risposta immediata in assemblea Lupi e Romano n. 3-00086, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 10 gennaio 2023, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Bicchielli.

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

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Ghirra n. 5-00161 del 22 dicembre 2022.

