

287.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Fede	3-01181 8165
<i>Mozione:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Casu	1-00280 8151	Ascari	4-02752 8166
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		Infrastrutture e trasporti.	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		IX Commissione:	
Furfaro	4-02746 8158	Ghio	5-02322 8167
Affari europei, Sud, politiche di coesione e PNRR.		Pastorella	5-02323 8167
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		Iaria	5-02324 8168
Scerra	3-01182 8159	Ghirra	5-02325 8169
Agricoltura, sovranità alimentare e foreste.		Caroppo	5-02326 8169
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Istruzione e merito.	
Evi	4-02747 8161	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
Bergamini Davide	4-02751 8161	Caso	4-02745 8170
Economia e finanze.		Salute.	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Giagoni	4-02750 8162	Squeri	4-02749 8171
Scotto	4-02753 8162	Furfaro	4-02754 8172
Famiglia, natalità e pari opportunità.		Apposizione di firme ad una risoluzione ..	8173
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Ritiro di documenti del sindacato ispettivo .	8173
Faraone	4-02748 8163	Trasformazione di documenti del sindacato	
Giustizia.		ispettivo	8173
<i>Interrogazioni a risposta orale:</i>			
D'Orso	3-01180 8164		

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

PAGINA BIANCA

ATTI DI INDIRIZZO

Mozione:

La Camera,

premesso che:

il trasporto pubblico locale (Tpl) è un settore chiave per la transizione ecologica, la decarbonizzazione, l'inclusione sociale e la qualità della vita delle persone, da tempo interessato da un cambiamento di paradigma in cui si è ridotto il peso degli spostamenti sistemici ed è aumentato quello connesso agli spostamenti per attività lavorative o formative intermittenti, per turismo e per il tempo libero;

le problematiche del Tpl sono state approfondite e chiarite in IX Commissione, da settembre a dicembre 2023, tramite un'approfondita discussione congiunta di quattro risoluzioni con cui sono state sottolineate le criticità del fondo Tpl sia per quel che riguarda la sua consistenza sia per i criteri di ripartizione. I numerosi soggetti auditi hanno confermato tali criticità; nello specifico i dati riportati dal *Kyoto Club* evidenziano la necessità di servizio di Tpl efficace ed efficiente per ridurre le emissioni inquinanti, che nel 2020 hanno causato, considerando solo il biossido di azoto, la morte nel nostro Paese di oltre 11 mila persone. Al riguardo, nel giugno del 2022, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti segnalava come gli autobus italiani avessero una media di 10,4 anni a fronte di una media europea di 7 anni;

nelle raccomandazioni per la realizzazione dell'*European Green Deal* relative agli investimenti nel settore del trasporto, la Commissione europea ha sottolineato che la crisi socioeconomica causata dalla pandemia di COVID-19 rischia di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del nostro Paese, non solo accrescendo la distanza tra Nord e Sud, tra città e aree interne, tra zone urbane e zone rurali, ma anche tra aree urbane periferiche e centrali;

inoltre il Tpl è un *driver* di sostenibilità perché favorisce lo *shift* modale dal trasporto privato a quello collettivo, rendendo quest'ultimo attrattivo e funzionante, anche grazie alle nuove tecnologie e alle sperimentazioni dell'intelligenza artificiale per l'analisi e l'elaborazione di dati e flussi e l'erogazione di servizi più efficienti;

per favorire l'utilizzo del Tpl appaiono importanti interventi nuovi e coraggiosi come ad esempio, quelli sperimentati in varie parti d'Europa con successo e che sono noti con il nome di « biglietto climatico ». Come noto, si tratta di titolo di viaggio a basso costo per il trasporto pubblico cittadino, gli autobus e i treni regionali in tutto il territorio nazionale. Una modalità che sarebbe importante anche in Italia. Infatti, secondo dati forniti da *Greenpeace*, nel nostro Paese la mobilità è la seconda spesa delle famiglie europee dopo l'abitazione. Inoltre, ricorda sempre *Greenpeace*, i trasporti sono responsabili del 25 per cento delle emissioni di gas serra dell'Unione europea. Proprio in questa ottica, oltre alla qualità e all'efficienza del trasporto pubblico, il costo del biglietto è un elemento decisivo nel convincere le persone a spostarsi con il Tpl, riducendo così il traffico e l'inquinamento cittadino. Come dato esemplificativo si tenga conto che nel 2022 in Germania sono stati venduti 27 milioni di biglietti di questo tipo e si è registrato un risparmio di quasi due milioni di tonnellate di CO₂;

l'Emilia-Romagna e la Campania hanno previsto il Tpl gratuito per i giovani e gli studenti, con un risparmio per le famiglie di circa 600 euro annui, mentre Roma Capitale ha previsto l'acquisto di un abbonamento annuale del Metrebus Roma a cinquanta euro per i cittadini romani di età inferiore ai 19 anni. Si tratta di iniziative importanti, che andrebbero estese a tutto il Paese, così come andrebbe ripristinato il cosiddetto « *bonus* trasporti », strumento per sostenere l'acquisto di abbonamenti da parte dei cittadini e che aveva registrato un enorme successo; il Governo Meloni lo ha depotenziato fino a renderlo inefficace con la cosiddetta « Carta dedicata a te » (*Social card*). Per il 2024, pos-

sono ottenere il *bonus* trasporti solo le famiglie con almeno tre componenti e con reddito Isee uguale o inferiore a 15 mila euro, alle quali è stata assegnata la carta;

il sistema del Tpl soffre della grave mancanza di risorse. In particolare, criticità evidenti si rilevano nella capienza del « Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario » (Fondo Tpl, istituito dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 301), con il quale lo Stato interviene per sostenere il trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario. Dal 2018 il fondo Tpl è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha modificato il criterio di finanziamento del Fondo e le modalità di riparto delle risorse del Fondo stesso. Nello specifico il decreto-legge ha rideterminato la consistenza del Fondo ed ha stabilito che si provveda, entro il 15 gennaio di ciascun anno, alla ripartizione tra le regioni a titolo di anticipazione dell'80 per cento dello stanziamento del Fondo sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente e che il riparto del Fondo sia poi effettuato entro il 31 ottobre di ogni anno;

la ripartizione del Fondo Tpl le varie regioni è stata effettuata sino al 2023 sulla base di un criterio meramente « storico ». Il decreto-legge 18 novembre 2022, n. 176, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 gennaio 2023, n. 6 ha parzialmente modificato questo criterio, stabilendo, all'articolo 7-*bis* che una quota pari al 50 per cento viene ripartita sulla base del criterio dei costi *standard*, mentre per l'altro 50 per cento si provvede sulla base dei Livelli adeguati di servizio (Las). Successivamente, il decreto-legge 10 agosto 2023 n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 136 del 9 ottobre 2023, ha introdotto un nuovo comma 2-*quater* all'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017 nel quale si prevede che per il riparto del Fondo si provveda, limitatamente agli anni 2023 e 2024, secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020. Inoltre, viene stabilito che per la determinazione delle quote del

50 per cento, sopra ricordate si utilizzano le risorse residue del Fondo, decurtate della quota erogata tramite il nuovo comma 2-*quater* dell'articolo 27;

la consistenza del Fondo Tpl secondo quanto riportato nella tabella 10, capitolo 1315, del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è pari a 5.179.554.000 di euro lordi per il 2024, a 5.223.554.000 di euro lordi per il 2025 ed a 5.274.544.000 di euro lordi per il 2026. Tali risorse non sono congrue a garantire un servizio pubblico locale efficiente ed efficace tenendo conto anche dell'aumento dei prezzi del carburante, del lento recupero della domanda e dei ricavi rispetto ai livelli precedenti il COVID-19, delle mutate condizioni del contesto socioeconomico e dei reali fabbisogni delle città, alla luce delle conseguenze della crisi climatica e della crescita del turismo. Come ricordato dalle associazioni delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale (Agens, Anav, Asstra) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre 11 miliardi di euro di fatturato e trasporta oltre 5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse chilometro complessive. Le associazioni ritengono che siano indispensabili 1,6 miliardi di euro in più, 700 per l'adeguamento all'inflazione e 900 per sottoscrivere il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri, che richiedono un aumento delle retribuzioni di circa il 18 per cento;

l'insufficiente capienza del Fondo Tpl è sottolineata anche dal documento della Conferenza delle regioni e delle province autonome (protocollo 23/185/CR04b/C4) del 19 ottobre 2023, firmata dal Presidente della regione Friuli-Venezia Giulia e della stessa Conferenza, Massimiliano Fedriga, nel quale si fa presente che il citato fondo copre solo il 55 per cento della spesa annua totale del trasporto pubblico locale delle regioni a statuto ordinario, e che esso non è indicizzato al tasso di inflazione programmata nel settore. Nel documento si sottolinea inoltre la necessità di: avere certezza delle risorse destinate al finanziamento del settore per la parte corrente; velocizzare i tempi di pagamento delle ri-

sorse in conto capitale dallo Stato alle imprese per minimizzare il ricorso al credito per l'anticipazione dei contributi, tenendo conto dell'attuale crescita dei tassi d'interesse; un forte aumento di risorse in conto esercizio per accompagnare gli investimenti e finanziare i nuovi servizi di trasporto pubblico locale, derivanti dalla realizzazione di nuove linee di trasporto rapido, e coprire i maggiori costi del carburante;

gli interventi necessari sono di almeno 700 milioni aggiuntivi per la dotazione ordinaria del Fondo, oltre a 900 per il rinnovo del contratto di lavoro degli operatori del settore; attraverso emendamenti alla legge di bilancio 2024, come gruppo PD i firmatari del presente atto di indirizzo hanno proposto un incremento del Fondo Tpl di 700 milioni di euro per il 2024, di un miliardo per il 2025 e di un miliardo e mezzo di euro dal 2026, da compensare attraverso la riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente (Sad) che, secondo il Ministero delle infrastrutture ammontano a circa 22 miliardi di euro, mentre Legambiente ritiene che la cifra sia più elevata, 40 miliardi di euro;

nel 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato da Isfort nel novembre 2023 si afferma che l'Italia soffre di una importante sotto-dotazione di servizi per il trasporto pubblico. Secondo i dati Eurostat, aggiornati al 2019, l'incidenza del fatturato Tpl sul Pil è pari in Italia allo 0,40 per cento, contro lo 0,86 per cento della Germania e lo 0,48 per cento della media EU27. Quanto all'occupazione, gli addetti del trasporto pubblico in Italia ammontano a 11,3 ogni 10.000 abitanti, una percentuale molto lontana da quella della Germania (25,8), del Regno Unito (21,7) e della media EU27 (16,4);

nel citato documento di Isfort viene illustrato un ulteriore indicatore, utile per comprendere la situazione generale del Tpl: l'elasticità della domanda di Tpl (fatturato) rispetto al Pil. Si tratta di un rapporto che è determinato dalla desiderabilità del bene pubblico, qui, appunto il Tpl, e, quindi, dalle scelte collettive in termini di politiche

pubbliche e allocazione dei fondi. Il dato di elasticità media europea è di poco superiore a 1, ed indica che l'investimento pubblico nel Tpl costituisce una quota costante del prodotto interno lordo. La Germania, con una elasticità di 1,76, si colloca in una posizione di preminenza, assolutamente superiore alla media e a tutti gli altri Paesi qui considerati, evidenziando, quindi, di aver investito risorse rilevanti anche nel Tpl. Il dato dell'Italia, pari a 0,40, è meno della metà della media EU27, oltre quattro volte inferiore a quello della Germania e oltre tre volte inferiore a quello della Spagna;

si può quindi concludere che nel nostro Paese le limitate risorse aggiuntive per il settore non possono evitare il circolo vizioso di una mobilità collettiva destinata prevalentemente a chi non ha alternative, collocando i servizi Tpl dalla condizione di « bene inferiore » e non di « bene meritorio »;

la situazione generale viene resa anche più complessa dai cambiamenti in atto sia per quel che riguarda il clima, sia nella realtà sociale, sia ancora per le prospettive che si presentano rispetto all'invecchiamento della popolazione del nostro Paese. Si tratta di grandi temi che impattano anche sul trasporto pubblico locale che rischia di subire le conseguenze di quello che viene definito « inverno demografico ». Infatti, già oggi la maggior parte di coloro che utilizzano il Tpl sono sostanzialmente gli studenti e i lavoratori. La tendenza alla riduzione di queste due categorie di utenti dovuta, appunto, all'invecchiamento della popolazione, non potrà che portare anche ad una riduzione dei servizi, con grave danno soprattutto per le aree più svantaggiate del nostro Paese;

anche per questo è necessario un nuovo modo di pensare il Tpl prevedendo servizi specifici per gli anziani e per le persone con disabilità, realizzando investimenti tecnologici che consentano di sostenere un'offerta di servizi anche per piccoli numeri di utenti, in modo da garantire a tutti il diritto alla mobilità e all'inclusione sociale;

è indispensabile, inoltre, prendere iniziative concrete, per realizzare effettivamente quella intermodalità che già esiste in alcune importanti realtà italiane ma che deve essere maggiormente diffusa. Infatti, il trasporto intermodale è una valida alternativa alla scelta del mezzo privato, coniugando l'utilizzo dei mezzi pubblici e di tutti i veicoli a basso impatto ambientale come auto elettriche, bici con pedalata assistita e monopattini elettrici, in modo da rendere più agevole ogni spostamento, con l'uso sinergico di più mezzi di trasporto per ottimizzare il viaggio, e garantendo un netto miglioramento della qualità della vita nelle città riducendo, come già evidenziato, anche l'inquinamento delle nostre città;

come rileva il rapporto di Legambiente « *Pendolaria 2024* » l'Italia evidenzia la forte mancanza di interconnessione tra le varie modalità di trasporto di massa, di trasporto pubblico locale e di mobilità dolce, oltre che d'integrazione delle stazioni con il tessuto urbano pedonabile e ciclabile. Una situazione che, evidentemente, ha influenza sul fatto che la nostra sia la nazione più legata all'utilizzo dell'auto. Il citato rapporto, infatti, ricorda che quello italiano resta uno dei parchi auto più grandi d'Europa, con 666 auto ogni 1000 abitanti. Il 30 per cento in più rispetto alla media di Germania, Francia e Spagna;

in questo contesto, le recenti modifiche al Codice della strada votate dalla Camera dei deputati ed ora in discussione al Senato della Repubblica configurano un vero e proprio attacco alla mobilità sostenibile, dallo *sharing* alla ciclabilità, con definizioni vaghe, con norme confuse relativamente alla distanza di sicurezza per sorpassi, precedenza. Al riguardo è significativo il fatto che molti consigli comunali italiani – tra i quali Roma, Milano, Torino, Bologna, Brescia, Bergamo – hanno approvato ordini del giorno che chiedono di eliminare dalla riforma del Codice della Strada le norme in contrasto con il Piano nazionale per la sicurezza stradale 2030 e con il Piano globale per la sicurezza stradale dell'Onu e dell'Oms oltre che le norme che limitano la possibilità dei comuni di intervenire sulla gestione della mobilità ur-

banata e della viabilità stradale. Nei citati ordini del giorno si chiede anche di promuovere interventi normativi e finanziari a favore della mobilità attiva, del potenziamento del trasporto pubblico locale e che agevolino i percorsi verso le Città 30;

un'attenzione particolare è necessaria per le città metropolitane. Appare significativa la fotografia fornita dal *Sole 24 ore* di Roma e Milano. Dai dati forniti dal quotidiano, che confronta la situazione del 2019 con quella del 2022, risulta che nel 2019 Roma Capitale riceveva dalla regione come trasferimento straordinario per il trasporto pubblico locale 240 milioni di euro. In sostanza la cifra resta invariata anche nel 2022. I 2,2 milioni in più che appaiono sono dovuti solo all'emergenza Covid. Invece, i ricavi Atac dalla bigliettazione sono calati nello stesso periodo da 272,7 a 189,6 milioni. Infine, Roma Capitale ha visto salire il suo intervento diretto da 222 a 259 milioni di euro. Per Milano, le risorse da Fondo trasporto pubblico locale sono calate da 176,1 milioni del 2019 a 171,1. La regione Lombardia ha aggiunto risorse che sono passate da 91,3 a 91,9 milioni. Milano ha ricevuto nel 2022 un contributo straordinario pari a 96,5 milioni, ma ha comunque dovuto aumentare le risorse per il trasporto pubblico locale a proprio carico, che sono passate da 52,8 milioni del 2019 a 99,5 del 2022;

Roma Capitale ha una popolazione di 2 milioni e 783 mila abitanti (dato 2020), cui si aggiungono, però, i cosiddetti « *city user* », pendolari e turisti che portano le presenze medie a circa 3 milioni e 300 mila al giorno. Per quel che riguarda l'offerta di Tpl di Roma Capitale si osserva che la flotta è costituita da 2.621 autobus, 145 convogli tranviari e da quattro linee della metropolitana. Secondo i dati forniti da « Rapporto Mobilità di Roma del 2022 e dal Rapporto Mobilità degli Italiani – Isfort – si evince che degli 1,65 miliardi di bus per km a livello nazionale, Roma Capitale ne produce il 7 per cento e che dei 57,4 milioni di treno per km (che corrispondono a circa il 20 per cento relativo a tranvie e metropolitane del totale dell'offerta di ser-

vizi su ferro), Roma Capitale ne produce il 23 per cento »;

l'affidamento complessivo del Tpl a Roma vale circa 720 milioni di euro anno: 470 milioni stanziati da Roma Capitale e 240 milioni stanziati dalla regione Lazio. I 720 milioni di euro/anno finanziano i servizi di Tpl affidati sia in regime di Net Cost (576 min ad ATAC) che in regime di Gross Cost (circa 136 min a Roma Tpl). In previsione del nuovo Contratto di Servizio ATAC per il periodo 2024-2027, si prevede un impegno aggiuntivo per Roma Capitale di circa 30 milioni di euro per l'annualità 2024;

per quel che riguarda Milano, il totale delle spese della gestione corrente del TP è pari a 1025,9 milioni di euro mentre le entrate sono pari a 689,7 milioni di euro, di cui 260,3 coperti dal trasferimento da parte di regione Lombardia tramite il Fondo Tpl. Resta un disavanzo di 336,2 milioni euro che viene coperto con fondi del comune di Milano. Tra il 2011 ed il 2024 i trasferimenti di regione Lombardia sono scesi di 27,2 milioni mentre la differenza coperta dal comune di Milano è, nello stesso periodo, salita di 281,8 milioni (+518 per cento);

si tratta di cifre che evidenziano come Roma e Milano, così come molte altre realtà, siano costrette a fare fronte con risorse proprie per lo svolgimento del servizio di Tpl, anche in contrazione (o comunque senza aumenti effettivi di risorse) di contributi regionali, e sono, quindi giunte al proprio contributo massimo di erogazione di risorse possibile;

la situazione sopra ricordata riguarda tutte le Città Metropolitane. Infatti, anche Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Torino e Venezia evidenziano difficoltà quotidiane nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e sulle necessità di intervenire rapidamente per poterli rendere migliori e più rispondenti alle esigenze di tutte le cittadine di tutti i cittadini;

molta attenzione deve essere anche data a realtà fondamentali quali la Sarde-

gna e la Sicilia fortemente svantaggiate in particolare per quel che riguarda la rete ferroviaria regionale. In Sardegna la rete gestita da Rfi s.p.a. è interamente non elettrificata e larga parte delle ferrovie regionali sono a binario unico. Secondo il Rapporto Pendolaria del 2023 le corse in Sardegna sono solo 304, con una linea come la Nuoro – Macomer a scartamento ridotto risalente all'800 e con alcuni adeguamenti realizzati nel dopoguerra. Analoga situazione in Sicilia, in particolare per quel che riguarda le province di Trapani e Ragusa;

anche le isole minori, le aree interne e i comuni montani hanno evidenziato durante le audizioni in IX Commissione le criticità legate al Tpl, richiedendo interventi urgenti per evitare che, di fatti, tanti cittadini si trovino ad essere discriminati nel loro diritto alla mobilità, tenendo conto che va garantita la concreta applicazione dei Livelli Essenziali dei Trasporti, con soluzioni adeguate;

per quel che riguarda le isole minori, inoltre, è stato evidenziato il rischio di rimanere sempre più distaccate dal resto del territorio anche per l'aumento del costo del carburante che spinge le compagnie di navigazione non partecipano a bandi per il trasporto nelle isole non trovandovi la convenienza economica;

relativamente ai comuni montani, non può essere applicata la mera logica del profitto, con il taglio di presunti « rami secchi » nel Tpl, in particolare nell'ambito ferroviario e con la non applicazione della legge 158 del 2017, sui piccoli comuni che all'articolo 15 prevede un Piano Trasporti per le aree interne e rurali e per i 5900 piccoli comuni italiani, che non è stato mai realizzato, nonostante le sperimentazioni nate con la Strategia Nazionale per le aree interne;

molto importanti anche le questioni relative alla sicurezza. Per contrastare le aggressioni del personale *front line* che lavora a bordo ed a terra dei mezzi di trasporto, nel marzo 2022 è stato firmato un « Protocollo per la promozione della

sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico urbano» tra i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno, la conferenza Stato-regioni, l'Ance, le associazioni delle aziende e i sindacati firmatari del Ccnl, protocollo volto a monitorare e migliorare la sicurezza del personale, che, però, al momento non è stato pienamente reso operativo e non ha prodotto iniziative;

il Gruppo del PD ha presentato ben quattro interrogazioni (n. 3-00481 del 20 giugno 2023; n. 5-01173 del 24 luglio 2023; n. 5-15505 del 20 ottobre 2023 e 5-01634 del 20 novembre 2023) che ancora attendono risposta da parte del Governo;

la prospettiva dell'intersezionalità nella pianificazione dei trasporti e della mobilità urbana è oramai irrinunciabile e in una ricerca del 2022 del *think and do tank* internazionale, Fondazione Giovanni Brodolini, dal titolo « *Mobility for all how to better integrate the gender perspective into transport policy making* » si evidenzia come il 53 per cento degli uomini compia percorsi casa-lavoro lunghi e lineari, contro il 23 per cento delle donne, mentre il 20 per cento degli spostamenti delle donne sono legati alla cura e intra-quartieri e nel quartiere;

nell'ottica di abbattimento delle disuguaglianze, con l'obiettivo di sviluppare politiche, implementazioni e infrastrutture orientate ad un sistema di trasporti inclusivo e sicuro la ricerca sottolinea l'importanza della raccolta sistematica di dati disaggregati per genere e altre caratteristiche utili per definire i *target* degli interventi da sviluppare su 5 assi (violenza, mobilità per ragioni di cura, sostenibilità, fragilità, povertà);

anche il trasporto pubblico locale non di Linea è importante per sostenere la mobilità del nostro Paese e garantire in tutti i territori la piena fruizione del servizio pubblico accelerando il processo di decarbonizzazione che ha particolare importanza per quel che riguarda il Trasporto pubblico locale non di linea e il trasporto delle merci;

al riguardo sarebbe necessario intervenire sugli incentivi per la conversione ecologica delle auto che ad oggi vengono concessi a seconda della fascia di emissione (gr/Km CO₂), senza tenere effettivamente conto del « principio del maggior chilometraggio », erogando maggiori incentivi a coloro che svolgono servizio di Trasporto pubblico locale non di linea e di trasporto merci, che per la natura del loro lavoro percorrono molti più chilometri di un privato cittadino;

si deve osservare al riguardo che il Governo ha perso l'occasione della discussione sulle modifiche al Codice della Strada per intervenire in modo concertato per sanare le attuali ingiustizie del sistema sanzionatorio nel settore del Tpl non di linea, coinvolgendo tutti gli attori in campo per garantire un servizio pubblico non di linea efficace ed evitando che, nel pur giusto contrasto ad eventuali abusi si neghi di fatto la possibilità per tutti gli operatori di svolgere il proprio servizio,

impegna il Governo:

- 1) ad intraprendere tutte le iniziative di propria competenza volte ad aumentare in tempi rapidi la dotazione del Fondo trasporto pubblico locale, adeguandolo all'inflazione, ai nuovi fabbisogni tecnologici e all'incremento dei servizi, superando l'attuale insufficienza di trasferimenti pubblici nel settore e considerando le esigenze legate al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri mediante la riduzione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD);
- 2) ad intraprendere tutte le iniziative necessarie di propria competenza annue di carattere normativo, per modificare i criteri di riparto del Fondo trasporto pubblico locale, oggi fondati sulla base di un criterio prevalentemente « storico », anche per quel che riguarda la programmazione dei servizi di trasporto che tendono a ripercorrere quanto fatto in passato senza prendere atto delle modifiche occorse nel tempo, mettendo al centro la perequazione territoriale;

- 3) ad intraprendere tutte le iniziative di propria competenza per garantire un adeguato e regolare flusso di risorse in conto esercizio, anche adottando misure che consentano di velocizzare l'erogazione delle risorse in conto capitale anche in considerazione degli ingenti investimenti per la transizione ecologica e digitale del servizio di trasporto pubblico locale;
- 4) ad intraprendere tutte le iniziative di propria competenza volte ad avviare la sostituzione nei tempi più rapidi possibili dei mezzi più vetusti delle flotte di autobus per il trasporto pubblico locale, favorendo in particolare l'acquisto di mezzi elettrici ed alimentati ad idrogeno verde (e solo per il periodo 2024-2026 anche di mezzi ibridi elettrico/metano), in modo da garantire la riduzione delle emissioni inquinanti e dello *smog*, in particolare nelle grandi aree urbane, contribuendo così alla riduzione delle emissioni climalteranti del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050;
- 5) a favorire e sostenere iniziative utili per le famiglie e per la transizione ecologica quali il biglietto gratuito per i giovani, studenti, anziani, e per coloro che abbiano un Isee inferiore a 15 mila euro l'anno;
- 6) a prevedere, per quanto di competenza, iniziative volte ad istituire il cosiddetto « biglietto climatico », analogamente a quanto già fatto in altri Paesi europei;
- 7) a intraprendere iniziative di competenza per favorire una politica chiara di interventi nella logica di uno sviluppo del trasporto intermodale che migliori l'interscambio tra mezzi diversi ed ecologici, favorendo la mobilità e l'inclusione, prevedendo, tra l'altro, l'aumento strutturale delle risorse necessarie per sostenere gli enti territoriali nella realizzazione di reti metropolitane, tranvie, linee suburbane e per il rafforzamento del servizio ferroviario regionale e sostenendo nel contempo la mobilità dolce, anche investendo sull'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico locale e rendendo le stazioni ferroviarie *hub* di mobilità condivisa ed elettrica, evitando ogni intervento che indebolisca in modo inaccettabile il ruolo dei comuni e renda troppo complessa la mobilità sostenibile;
- 8) ad adottare, nelle more dell'aumento strutturale delle risorse del Fondo trasporto pubblico locale e delle modifiche dei criteri di riparto, iniziative di competenza volte ad individuare, con urgenza, una soluzione contingente per Roma Capitale e per le Città metropolitane di Milano, Napoli, Torino, Bari, Palermo, Catania, Bologna, Firenze, Venezia, Genova, Messina, Reggio Calabria, Cagliari, chiamate a fare fronte agli attuali squilibri con risorse proprie in maniera preponderante, intervenendo concretamente per modificare in maniera rapida una situazione che attualmente rende insostenibili gli investimenti necessari, l'indispensabile aumento della qualità del servizio ed il sostegno delle opere infrastrutturali connesse al PNRR ed ai Piani di Investimento in atto;
- 9) a prevedere tutte le iniziative necessarie di competenza, di concerto con gli enti territoriali, per accelerare gli interventi indispensabili di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, in particolare nel Mezzogiorno, in Sicilia, in Sardegna, e nei territori geograficamente più periferici, garantendo anche in misura maggiore di quanto non accada oggi i collegamenti tra le aree a domanda debole o, comunque, poco serviti dai servizi a mercato, anche rafforzando il regime di obblighi di servizio pubblico;
- 10) ad adottare iniziative volte a prevedere l'aumento degli incentivi utilizzabili per l'acquisto di mezzi a zero emissioni per il trasporto pubblico locale non di linea, al fine di favorire la scelta ecologica per tutti i soggetti interessati, intervenendo anche per superare gli ostacoli che oggi rallentano il passaggio ai veicoli a zero emissioni;

- 11) a intraprendere iniziative di competenza per favorire relazioni industriali e accordi collettivi che siano in grado di dare impulso effettivo alla produttività e alla capacità del sistema di attrarre nuova forza lavoro, anche in considerazione del fenomeno della grave carenza di personale di guida che si registra da tempo a livello nazionale ed europeo, prevedendo anche politiche di sostegno al reddito per il personale di guida stesso;
- 12) a intraprendere tutte le iniziative di competenza per contrastare ogni forma di violenza nei confronti degli operatori del Tpl e garantire anche la sicurezza di tutte le cittadine e di tutti i cittadini che utilizzano i mezzi pubblici, anche attraverso la piena attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico urbano sottoscritto nel marzo 2022 dai Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dell'interno, dalla conferenza Stato-regioni, dall'Anci, dalle associazioni delle aziende e i sindacati firmatari del Ccnl;
- 13) ad adottare la prospettiva dell'intersezionalità nella pianificazione dei trasporti e della mobilità urbana dando il massimo impulso allo sviluppo sui territori di progetti di raccolta dati disaggregati finalizzati ad abbattere le disuguaglianze di genere dando avvio alla sperimentazione di specifiche politiche che, coinvolgendo l'associazionismo femminile nei processi di pianificazione del trasporto e della mobilità, rendano inclusive e partecipate le politiche che riguardano uno dei settori più importanti e impattanti nella vita delle persone e per la sostenibilità ambientale;
- 14) a intraprendere, per quanto di competenza, tutte le iniziative necessarie per introdurre regole in materia coerenti con la normativa europea, volte a promuovere politiche industriali di medio-lungo periodo adeguate alle sfide poste dalla transizione climatica e da quella tecnologica;
- 15) a intraprendere iniziative di competenza per favorire l'implementazione di strumenti digitali in grado di integrare tutti i sistemi di trasporto dei territori, secondo principi di non discriminazione, trasparenza e protezione dei dati commercialmente sensibili;
- 16) a intraprendere iniziative di competenza per favorire, nell'ambito del comparto del trasporto locale, lo sviluppo di sistemi di intelligenza artificiale che siano in grado di incidere sui processi e sui fattori produttivi, in particolare per quel che riguarda il lavoro, in modo da incrementare la qualità e l'efficacia dei servizi, oltre alla produttività dei fattori ed all'esigenza delle gestioni.
- (1-00280) « Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut, Braga, Bonafè, Ciani, De Luca, De Maria, Ferrari, Fornaro, Toni Ricciardi, Roggiani, Ascani, Simiani ».
- * * *
- ATTI DI CONTROLLO**
- PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI*
- Interrogazione a risposta scritta:*
- FURFARO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle imprese e del made in Italy, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:
- dalle informazioni condivise dalla multinazionale Meta inc. e da un'indagine condotta in Italia sulle *performance* delle pagine *Facebook* di personaggi e opinionisti politici, emerge che la stessa *big tech* ha implementato una *policy* di controllo, gestione e manipolazione dell'informazione politica sulle sue piattaforme principali, *Facebook, Instagram e Threads* che opera attraverso analisi condotte da un'IA;
- tale *policy*, di cui la multinazionale non ha condiviso nessun dettaglio sul pre-

ciso funzionamento, analizza i contenuti pubblicati sui suoi *social media*, comprendendone il significato e, se accertata una loro natura politica, sociale o civica, ne altera la visibilità organica sulla base di criteri, considerazioni e calcoli che oggi rimangono sconosciuti;

nel 2021 Meta comunicò di aver iniziato a implementare questa *policy* perché secondo una sedicente inchiesta (riservata) « le persone non volevano che la politica prendesse il sopravvento ». Altresì, nella stessa comunicazione Meta ammetteva che tutti i contenuti politici, sociali e civici rappresentavano stabilmente solo il 3 per cento del totale, una percentuale ben lontana dal minimo rischio di « sopravvento », elemento che ci fa oggi dubitare delle reali intenzioni della multinazionale stessa quando ha deciso di avviare il progetto;

allo stesso modo, Meta afferma di star applicando questa *policy erga omnes*, ossia su tutti i suoi utenti. Tenendo conto che solo su *Facebook* ci sono oltre 3 miliardi di utenti con una pubblicazione di foto e *stories* settimanali che a oggi si aggira attorno ai 10 miliardi di contenuti, risulta anche qui abbastanza difficile credere che essa stia oggi facendo lavorare un'IA per analizzarli tutti, quotidianamente. Un processo monumentale che risulta abbastanza improbabile essere stato messo in atto;

dalle analisi condotte qui in Italia, risulta poi un'esuberanza di contenuti a forte carattere politico (e spesso anche a carattere diffamatorio, razzista, intimidatorio, omofobo e violento) pubblicati su *Facebook* che non solo hanno avuto un grande successo in termini di interazioni, ma che, sempre a quanto risulta, sono stati addirittura promossi gratuitamente dalla piattaforma. Tutti questi contenuti hanno una caratteristica comune: sono stati pubblicati da pagine non ufficiali (« *community* », « *blog personali* », « *organizzazioni* », « *satira* » eccetera), sulle quali dunque questa *policy* di Meta sembra non operare;

questi due elementi confermano l'idea che Meta non stia applicando questa *policy* su tutti gli utenti, bensì su ristrette liste di

utenti che la multinazionale ritiene in grado di condizionare l'opinione pubblica e su cui sta evidentemente operando un controllo serrato, eterodirigendone la visibilità sulla base di criteri, modalità e considerazioni che oggi rimangono del tutto ignote;

allo stesso modo, anche la Commissione europea sembra persuasa di una non regolarità di queste pratiche, dato che in data 30 aprile 2024 ha ufficialmente avviato un'inchiesta su *Meta* sulla base del fondato sospetto che la multinazionale stia a oggi retrocedendo « i contenuti politici nei sistemi di raccomandazione di *Instagram* e *Facebook*, compresi i loro *feed* in maniera non conforme agli obblighi del DSA »;

l'intera situazione desta – dunque – gravissima preoccupazione. Una multinazionale proprietaria di un'infrastruttura critica dove oggi si informano oltre 40 milioni di italiani che ha deciso di iniziare a controllare i flussi d'informazione politica, gestendone la visibilità secondo criteri ad avviso dell'interrogante occulti, ambigui e opachi è un pericolo per l'intero sistema democratico. Si tenga infatti presente che è dalle informazioni che i cittadini assimilano che nasce l'opinione politica, dunque il voto. Ma se le fonti dalle quali provengono quelle informazioni sono alterate, evidentemente anche il voto risulta inquinato –:

se il Governo sia a conoscenza della situazione sopra esposta e quali iniziative urgenti, per quanto di competenza, intenda adottare al fine di garantire la libera espressione nel rispetto delle disposizioni previste dal nostro ordinamento anche in vista delle prossime elezioni europee. (4-02746)

* * *

AFFARI EUROPEI, SUD, POLITICHE DI
COESIONE E PNRR

Interrogazione a risposta orale:

SCERRA. — Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il

PNRR, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

la misura cosiddetta « decontribuzione Sud » è un'agevolazione contributiva, introdotta decreto-legge n. 104 del 2020, che prevede un esonero contributivo del 30 per cento per i datori di lavoro privati con riferimento ai rapporti di lavoro dipendente la cui sede di lavoro sia situata in regioni del Mezzogiorno, previa autorizzazione della Commissione europea;

la legge n. 178 del 2020 (legge di bilancio 2021) ha previsto di estendere l'esonero contributivo fino al 2029 con una percentuale pari al 30 per cento fino al 31 dicembre 2025, al 20 per cento per gli anni 2026 e 2027 e, infine pari al 10 per cento per gli anni 2028 e 2029 (circolare n. 33 del 2021);

l'esonero ha avuto un impatto estremamente positivo per le regioni del Mezzogiorno in termini di occupazione e rafforzamento del tessuto produttivo al Sud, come confermano peraltro anche gli ultimi dati pubblicati dall'Inps. È stato proprio grazie a tale incentivo che si è registrato un aumento dei rapporti agevolati nel 2022 del +12,5 per cento sul 2021, avendo tale misura inciso per il 61 per cento sul totale dei nuovi rapporti agevolati nell'anno (63 per cento nel 2023);

il successo di « decontribuzione Sud » è legato, tra l'altro, al suo essere una misura generale, a favore del Mezzogiorno, estesa a tutti i rapporti, sia nuovi che in essere, con qualsivoglia tipologia contrattuale: basti pensare che nel corso del 2021 sono stati agevolati complessivamente 2,9 milioni di rapporti di lavoro (sia nuovi che in essere) di cui il 66 per cento rappresentato da contratti a tempo indeterminato; nel 2022 sono stati incentivati 3,1 milioni di rapporti di lavoro (il 64 per cento a tempo indeterminato) mentre nel 2023 sono stati incentivati circa 3,2 milioni di rapporti di lavoro (il 63 per cento a tempo indeterminato): si tratta di rapporti di lavoro in capo a circa 2,7 milioni di lavoratori nel 2021, a 2,8 milioni di lavoratori nel 2022 e 2,9 milioni di lavoratori nel 2023;

per le finalità e gli obiettivi perseguiti, « decontribuzione Sud » contribuisce inoltre a garantire una maggiore equità territoriale e a promuovere la coesione sociale ed economica in Italia, in linea con gli interventi previsti anche nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);

il « Movimento 5 Stelle » ha sostenuto « decontribuzione Sud » quale iniziativa di successo per tutelare i livelli occupazionali nel Mezzogiorno soprattutto in aree già caratterizzate da situazioni di disagio socio-economico, nonché per prevenire un possibile ampliamento del divario territoriale Nord-Sud; in coerenza con tali finalità, il Movimento 5 stelle è intervenuto con numerosi atti di sindacato ispettivo e ne ha proposto la trasformazione in una misura strutturale e duratura;

la Commissione europea ha concesso, da ultimo, la proroga della decontribuzione Sud fino al 30 giugno 2024 ma il Governo, in controtendenza rispetto al successo fatto registrare dalla misura e benché la sua durata fosse prevista dalla legge di bilancio 2020 fino al 2029, ha di recente annunciato di non volere prorogare tale misura oltre la scadenza del prossimo giugno —:

se corrisponda al vero l'intenzione manifestata dal Governo di interrompere la prosecuzione dei benefici derivanti dall'applicazione della misura « decontribuzione sud », con conseguente pregiudizio, a fronte dell'impatto estremamente positivo fatto registrare in questi anni dall'esonero contributivo, per i territori del Mezzogiorno in termini di mancato sostegno al rilancio dell'occupazione nel Mezzogiorno, nonché in antitesi con il perseguimento della riduzione dei divari territoriali Nord-Sud e della coesione sociale e territoriale su cui poggia la programmazione dell'intero Pnrr.

(3-01182)

AGRICOLTURA, SOVRANITÀ ALIMENTARE E FORESTE

Interrogazioni a risposta scritta:

EVI. — *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi mesi si sono accesi i riflettori sugli allevamenti intensivi. Ancor più di prima, gli italiani si sono mostrati estremamente sensibili di fronte alle sofferenze subite dagli animali, tanto che un nuovo sondaggio realizzato per la campagna *Vote for animals* mostra che l'85 per cento degli italiani pensa, che la politica dovrebbe fare di più per gli animali;

l'associazione Essere Animali ha svolto 63 investigazioni che mostrano le atrocità a cui sono sottoposti gli animali, tra cui le più recenti sulle condizioni di vita dei polli allevati dai fornitori del *Lidl* che hanno registrato più di 3 milioni di visualizzazioni;

il 29 aprile 2024 Essere Animali ha rilasciato immagini *choc* che mostrano terribili violenze e irregolarità in un allevamento di pesci a Treviso. Anche i pesci soffrono, e il loro dolore quasi sempre coincide con una bassa qualità della carne, a danno dei consumatori. Le immagini documentano come molti animali presentino ferite profonde, infezioni, parassiti o sono addirittura privi di alcune parti del corpo. Oltre alle violenze nei confronti degli animali, vi sono prove della complicità dei veterinari in pratiche illecite e controlli concordati;

l'indignazione si unisce a quella suscitata dal docufilm *Food for profit*, di Giulia Innocenzi, che ha evidenziato il rapporto tra *lobby* della carne e politica, portando migliaia di cittadini a riversarsi nelle sale cinematografiche;

i cittadini stanno dicendo che il tema del benessere animale non può più essere

trattato con sufficienza. Il benessere di tutti gli animali, inclusi i pesci —:

se non intenda concedere nuovi incentivi che aiutino il comparto produttivo nella transizione verso pratiche più etiche e sostenibili, e migliorative del benessere animale, incentivando in particolare misure atte a garantire l'obbligo di stordimento pre-macellazione per il benessere dei pesci. (4-02747)

DAVIDE BERGAMINI, MOLINARI, CARLONI, BRUZZONE e PIERRO. — *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.* — Per sapere — premesso che:

una delle problematiche urgenti e inderogabili dell'apicoltura produttiva italiana è quella di mercato;

l'Italia è costretta ad importare dall'estero circa la stessa quantità di miele che autoproduce perché i produttori non riescono a soddisfare le richieste di mercato in termini di quantità. Il mercato del miele in UE è estremamente soggetto a variazioni e speculazioni sui prezzi a causa dei mieli di scarsa qualità, spesso adulterati, importati da Paesi terzi extra UE, *in primis* dalla Cina;

un'indagine della Commissione Ue ha riscontrato che il 46 per cento dei campioni di miele importato non è conforme alle regole comunitarie, cosiddette « Direttiva Miele », con l'impiego di sciroppi zuccherini per adulterare il prodotto, aumentarne le quantità e abbassarne il prezzo e l'uso di additivi e coloranti. Il numero maggiore di partite sospette provenivano dalla Cina (74 per cento), e dalla Turchia (93 per cento);

nel 2023 sono arrivati in Italia oltre 25 milioni di chili di miele straniero a fronte di una produzione nazionale stimata in 22, la quale ha risentito degli effetti del clima. Il prezzo medio del prodotto importato dai Paesi extra Ue è stato di 2,14 euro al chilo;

mentre in tutto il mondo diminuisce la produzione di miele a causa della forte diminuzione delle api, dovuta anche ai cam-

biamenti climatici, quella cinese aumenta di anno in anno, questo perché il miele viene prodotto adulterando e miscelando sciroppo di zucchero con il miele naturale rendendolo simile al miele naturale;

un *dumping* insostenibile ai danni dei 75 mila apicoltori nazionali, con 1,6 milioni di alveari, al quale si aggiungono i danni causati dal maltempo e dalla siccità, che ha penalizzato le fioriture, e il caldo anomalo con le api « ingannate » e spinte ad uscire dagli alveari senza però trovare i fiori; i produttori per non subire perdite consistenti sono costretti ad intervenire con alimentazione zuccherina;

oltre al clima e al diffondersi dei calabroni alieni predatori delle api, come la *Vespa velutina* e la *Vespa orientalis*, gli apicoltori hanno dovuto far fronte anche all'esplosione dei costi come quelli per i vasetti di vetro, delle etichette, dei cartoni fino al gasolio —:

quali iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere a fronte della concorrenza sleale del miele extra Ue, in particolare quello cinese, non salubre né conforme agli *standard* qualitativi e di sicurezza alimentare, al fine di proteggere il settore apistico *made in Italy*, simbolo di tipicità e biodiversità, nonché salvaguardare la salute dei consumatori. (4-02751)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazioni a risposta scritta:

GIAGONI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

il comune costiero di Santa Teresa Gallura — situato nell'estremità nord-est della Sardegna che si affaccia sulle Bocche di Bonifacio — è meta privilegiata di visitatori e turisti (non solo in estate): grazie alla collocazione geografica, infatti, è anche porta dell'isola verso la Corsica, attraverso

i collegamenti marittimi giornalieri tra lo scalo internazionale « Longonsardo » e il porto di Bonifacio;

nel comune, che conta poco più di cinquemila abitanti, si registrano comunque migliaia di presenze legate al settore turistico-ricettivo-artigianale e commerciale;

già a fronte del numero degli abitanti stanziali, comprese le frazioni e le località comunali, l'attuale numero di sportelli bancomat e postamat, per quanto consta all'interrogante, risulta insufficiente creando non pochi disservizi;

prelevare contante da questi sportelli nel fine settimana è un'impresa ardua perché sono perlopiù fuori servizio a causa di un elevato numero complessivo di prelievi. E, dunque, residenti e non sono costretti a recarsi nei comuni vicini per fare le loro operazioni bancarie;

va considerato, inoltre, che gli sportelli vanno spesso in tilt e a volte trattengono le carte —:

quali iniziative di competenza, in raccordo con gli enti locali e il sistema creditizio, i Ministri interrogati intendano intraprendere per risolvere la situazione esposta in premessa, finalizzate a garantire la continuità di servizi postali e bancari in maniera omogenea e capillare in un territorio a forte vocazione turistica e meta di traffici anche commerciali. (4-02750)

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

Consip spa, costituita nel 1997, e la centrale di acquisto nazionale — interamente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze — che offre strumenti e soluzioni di *e-procurement* per la digitalizzazione degli acquisti di amministrazioni e imprese;

da oltre 25 anni, Consip realizza, in sinergia con il Ministero dell'economia e delle finanze, i più rilevanti programmi di riqualificazione, efficienza e innovazione della spesa pubblica del Paese — il pro-

gramma di razionalizzazione degli acquisti, il piano delle acquisizioni strategiche per la digitalizzazione, la misura PNRR «*recovery procurement platform*» per la modernizzazione del sistema nazionale degli appalti pubblici – garantendo acquisti di beni, servizi, lavori in assoluta trasparenza;

attraverso la più grande piattaforma nazionale per il *procurement* digitale www.acquistinretepa.it, Consip fa incontrare ogni anno oltre 160.000 imprese e 14.000 amministrazioni, per negoziare più di 550.000 contratti di acquisto – pari a un valore che è stato nel 2023 di oltre 27 miliardi di euro (1,7 per cento di PIL) – attraverso mercati digitali e contratti « pronti all'uso » su tutte le filiere produttive del Paese: sanità, IT, telco, *energy* e *building*;

nel giugno del 2023 è stato nominato amministratore delegato di Consip spa il dottor Marco Mizzau;

il *manager*, inesperto di società pubbliche e di ruoli così importanti, « scivola » spesso in azienda in commenti fuori controllo nei confronti delle dirigenti donne;

effettua spesso commenti e battute che ritiene scherzose, ma che non sono certo compatibili con il suo ruolo e che sono comunque non in linea con le norme in vigore, del codice etico aziendale e di tutte le *policy* e leggi a difesa delle donne;

risulta che il dottor Mizzau mantenga un modo comportarsi, anche nelle riunioni, che non ha nulla a che vedere con i comportamenti da tenere in una azienda dello Stato;

i sindacati interni si sono stancati di questo atteggiamento ed hanno diramato un durissimo comunicato di censura nei confronti dell'ad;

pare che l'ad abbia un atteggiamento anacronistico nei confronti del genere femminile con frasi del tipo « tu donna che sai fare il caffè » o « che ragioni solo sull'onda dei tuoi ormoni »;

questi fatti, resi noti da diverse settimane dal sito d'informazione sassate.it, hanno determinato un'indagine interna di

cui non si conoscono ancora gli esiti ma che ha ugualmente generato un terremoto all'interno di Consip;

da quello che si apprende da alcune testate nazionali, come ad esempio l'articolo *on line* «*Fraasi sessiste*», « le accuse all'ad di Consip. Si dimettono la presidente e una consigliera: decade tutto il Cda » del *Corriere della sera* e «*Fraasi e atteggiamenti sessisti*»: « le dipendenti accusano l'ad di Consip. Lui si difende, ma il Cda decade per le dimissioni delle componenti » de *Il fatto quotidiano*, la presidente Barbara Luisi e la consigliera di Consip Luisa D'Arcano si sono dimesse dai loro ruoli facendo decadere l'intero consiglio di amministrazione (di 3 membri) e quindi anche l'amministratore delegato Marco Mizzau;

non è possibile effettuare una lotta alle discriminazioni di genere su vasta scala, senza aver prima di tutto reso ogni ramificazione dello Stato un esempio per ogni cittadino –:

di quali elementi disponga sulla vicenda esposta in premessa, quali siano le risultanze dell'indagine interna, quali iniziative – per quanto di competenza – intenda intraprendere, in particolare al fine di tutelare le lavoratrici che lamentano di essere vittime di discriminazione.

(4-02753)

* * *

FAMIGLIA, NATALITÀ E PARI OPPORTUNITÀ

Interrogazione a risposta scritta:

FARAONE. — *Al Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità.* — Per sapere – premesso che:

le case rifugio svolgono una funzione cruciale di accoglienza, protezione e accompagnamento per donne e minori vittime di violenza di genere, rappresentando un segmento importante nel sistema dei servizi di contrasto al fenomeno;

le legislazioni regionali definiscono *standard* operativi e procedure per l'accreditamento delle case rifugio e regolano i rapporti con la rete dei servizi territoriali, in particolar modo con gli enti locali;

l'aumento delle richieste di accoglienza e le difficoltà legate all'attivazione di percorsi di reale autonomia sociale per le donne accolte hanno fatto emergere in Sicilia, per quanto risulta all'interrogante, una serie di criticità, specie nei rapporti con gli enti locali, che rischiano di vanificare gli interventi di emersione e protezione sociale delle vittime di violenza di genere e viziare la determinazione nell'intraprendere i percorsi di denuncia e fuoriuscita dal contesto di violenza;

le criticità ad avviso dell'interrogante sono rappresentate fondamentalmente da due fattori: 1) l'atteggiamento di delega generalizzata da parte degli enti locali invianti (ovvero competenti per residenza) degli interventi in favore delle ospiti delle case rifugio, spesso senza attivazione della presa in carico, senza l'elaborazione di un progetto di intervento individualizzato e condiviso o l'attivazione degli interventi e dei servizi mirati al reinserimento sociale, lavorativo e abitativo nel territorio delle stesse; 2) la mancata sottoscrizione delle convenzioni e il rifiuto dell'assunzione degli oneri di accoglienza da parte di molti enti locali, specie se l'invio è attuato dall'autorità giudiziaria ovvero dalle forze dell'ordine in situazione di emergenza, con conseguente avvio di lunghi contenziosi giudiziari per il riconoscimento dei crediti vantati dalle case rifugio, che creano difficoltà e criticità notevoli nella gestione quotidiana delle strutture e minano la credibilità del sistema di protezione agli occhi delle donne vittime;

tali problematiche sono spesso dovute alle difficoltà degli enti locali, specialmente quelli di piccole dimensioni, di sostenere gli oneri economici per l'accoglienza delle vittime (specie se con minori);

si segnala inoltre che le donne vittime di violenza che non hanno una residenza sono completamente a carico delle case

rifugio e ciò causa un notevole incremento degli oneri finanziari gravanti su queste strutture, già sotto pressione per le limitate risorse a disposizione;

alla luce di quanto esposto va considerato altresì che il tasso di copertura delle case rifugio è ancora molto basso (0,15 ogni 10.000 donne in Italia) con differenze territoriali importanti (nelle regioni del Nord-Ovest si trova il 36,4 per cento delle Case, il 23,6 per cento nel Nord-Est, il 15,6 per cento al Sud, il 12,9 per cento nelle Isole e l'11,6 per cento nel Centro) —:

quali misure di competenza intenda adottare il Ministro interrogato per garantire un adeguato sostegno alle case rifugio e per migliorare la collaborazione tra gli enti locali e queste strutture essenziali;

se non intenda adottare iniziative di competenza per prevedere specifici e ulteriori stanziamenti finanziari volti a garantire la copertura delle spese di accoglienza delle vittime, anche quelle senza residenza, al fine di alleggerire gli oneri finanziari gravanti sui comuni e garantire un'efficace risposta alle criticità segnalate. (4-02748)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazioni a risposta orale:

D'ORSO, BARZOTTI e BALDINO. — Al Ministro della giustizia. — Per sapere — premesso che:

secondo quanto appreso dalle notizie di stampa il *trapper* Jordan Jeffrey Baby (nome d'arte di Jordan Tinti), 26 anni, si è suicidato in una cella del carcere di Torre del Gallo a Pavia dove stava scontando una pena di 4 anni e 4 mesi;

tre mesi fa Jordan era stato trasferito in una comunità pavese, dopo aver ottenuto la misura dell'affidamento terapeutico, misura che è stata poi sospesa dal tribunale di sorveglianza perché « nella sua stanza sarebbero stati trovati un cellulare e delle sigarette, che però non è certo fossero

di sua proprietà », come spiegato dall'avvocato Federico Edoardo Pisani a *Fanpage*, comportando il ritorno in carcere del giovane *trapper*;

Jordan aveva già tentato il suicidio in passato, sostenendo anche di aver subito maltrattamenti durante la sua detenzione;

il ritorno nello stesso carcere in cui aveva denunciato di aver subito maltrattamenti e dove aveva tentato il suicidio è stato per il legale fonte di forte *stress*;

nel carcere di Pavia in questi anni molte persone ristrette si sono tolte la vita: 6 nel 2022, dopo altri 3 in rapida sequenza negli ultimi mesi del 2021;

i sindacati di polizia penitenziaria lamentano, inoltre, sia i rischi per il personale sia carenze d'organico;

già nel dicembre 2021 il Movimento 5 Stelle denunciò la grave situazione dell'istituto penitenziario di Pavia tramite il deposito di un'interrogazione a prima firma Barzotti —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se intenda fare luce su quanto accaduto, per quanto di competenza, anche tramite l'attivazione di poteri ispettivi;

quali iniziative siano state intraprese dal mese di dicembre 2021 per superare le criticità segnalate e quali iniziative intenda intraprendere il Ministro interrogato per prevenire il rischio suicidario presso l'istituto penitenziario di Pavia. (3-01180)

FEDE, D'ORSO e PAVANELLI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con sentenza del 5 febbraio 2024 del tribunale di Ascoli Piceno, pubblicata il 7 febbraio successivo, è stata accolta una domanda di sfratto per finita locazione proposta dalla Investire SGR, con conseguente condanna del conduttore (Agenzia del demanio) al rilascio dell'immobile in cui ha sede lo stesso tribunale. La data del rilascio è fissata per il 29 dicembre 2026;

il rischio concreto che il tribunale si debba trasferire altrove ha provocato forti preoccupazioni nell'avvocatura, dato che un eventuale trasferimento interromperebbe la continuità e l'efficienza dei servizi giudiziari offerti a cittadini e imprese;

il sindaco di Ascoli Piceno sembra aver ottenuto rassicurazioni dal Sottosegretario per la giustizia Andrea Delmastro Delle Vedove sull'acquisto dell'edificio da parte dell'Agenzia del demanio, ma persistono preoccupazioni riguardanti i tempi e le modalità di tale operazione;

non è chiaro se ci siano delle alternative nel caso in cui l'operazione di acquisto non dovesse andare in porto. Non è dato neppure sapere quale sia il costo dell'operazione e se ci saranno altri potenziali acquirenti in competizione con l'Agenzia che possano far lievitare le richieste economiche rendendole insostenibili e speculative;

è indispensabile valutare in ogni caso l'impatto di queste dinamiche sul diritto di accesso alla giustizia da parte dei cittadini e le possibili ripercussioni sull'avvocatura locale nonché sui tempi dei procedimenti;

è fondamentale garantire la stabilità e la continuità dei servizi giudiziari;

è necessario valutare con urgenza soluzioni alternative per la sede del tribunale di Ascoli Piceno, non solo per evitare richieste economiche speculative, ma anche per avere un piano di riserva nel caso in cui l'acquisizione dell'edificio non dovesse concretizzarsi;

l'eventuale trasferimento degli uffici giudiziari dovrebbe avvenire minimizzando i disagi per il personale e i cittadini, garantendo la continuità dei servizi;

analoga interrogazione è stata presentata presso il Senato della Repubblica e pubblicata il 10 aprile 2024 nella seduta n. 177 (atto n. 4-01144 a prima firma del senatore Roberto Cataldi) —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza della situazione del tribunale di Ascoli Piceno e quali iniziative intenda in-

traprendere per garantire la permanenza degli uffici giudiziari nella loro attuale ubicazione;

se esistano ipotesi alternative per una nuova sede e quali criteri vengano adottati per la scelta di questa nuova ubicazione;

come intenda gestire i disagi legati a un eventuale trasferimento degli uffici giudiziari, in termini di accessibilità dei servizi per i cittadini e di continuità lavorativa per il personale e gli avvocati;

quali siano le iniziative in programma per mitigare l'impatto economico e sociale di un eventuale trasferimento su avvocati, personale del tribunale e su tutta la comunità servita dal tribunale;

se siano stati valutati eventuali effetti sul carico di lavoro del tribunale e sui tempi di attesa per i procedimenti a seguito delle turbolenze generate dalla situazione di incertezza. (3-01181)

Interrogazione a risposta scritta:

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

si apprende da fonti di stampa, ancora una volta, di una donna morta ammazzata per mano dell'ex marito, che aveva lasciato e denunciato;

dal caso Talpis nel 2017, la Corte europea dei diritti dell'uomo ha condannato l'Italia altre quattro volte per la mancata valutazione del rischio e l'assenza di protezione delle donne dopo la denuncia, eppure la giustizia italiana continua a perpetrare errori di valutazione che costano la vita alle donne;

è stato ripetuto più volte: la sospensione della pena deve essere concessa solo previa adeguata e aggiornata valutazione del rischio che non può prescindere da una stretta e continua collaborazione con la vittima di violenza o in subordine con i servizi specializzati di sostegno alle vittime come previsto dalla normativa internazionale e nazionale (come il decreto-legge n. 93

del 2013 e successive modifiche, o l'intesa Stato-regioni del 14 settembre 2022) in ottemperanza alla Convenzione di Istanbul;

il percorso in un centro per uomini maltrattanti, senza adeguate linee guida o rispetto di precisi requisiti, non sembra ottemperare all'obiettivo prioritario dei centri di ascolto uomini/centri per uomini autori di violenza ossia la protezione per le donne che denunciano, dal momento che la recidiva di atti di violenza nei confronti delle donne da parte di uomini già noti alle autorità per comportamenti simili rimane un problema grave e persistentemente attuale in Italia;

tali strutture sono intese come luoghi di riabilitazione per gli autori di violenza, ma non sembrano sufficienti a garantire la sicurezza delle donne che si trovano a denunciare i propri aggressori, mancando per di più ancora oggi idonee figure specializzate ed essendo presenti a macchia di leopardo sul territorio nazionale;

la violenza maschile contro le donne si ripropone sempre con le medesime modalità e ormai si sa che senza un'accurata valutazione del rischio le donne restano in balia dei maltrattanti da cui vogliono (e devono) allontanarsi;

ad oggi ancora manca l'attivazione seria e puntuale delle raccomandazioni che da anni arrivano sia dai centri antiviolenza, che dal Grevio (Gruppo *experts* sulla lotta contro la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica) e dalla Corte europea dei diritti dell'uomo —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti suesposti e di quali elementi dispongano in ordine all'efficacia di questi centri nel prevenire la recidiva degli uomini maltrattanti;

se risultino piani per rafforzare il loro ruolo nel sistema di protezione delle vittime, anche integrandoli in una strategia più ampia che includa monitoraggio e supporto continuativo;

alla luce delle condanne ricevute dall'Italia dalla Corte europea dei diritti dell'uomo per la mancata valutazione del ri-

schio nei confronti delle donne vittime di violenza domestica, quali iniziative concrete, per quanto di competenza, stiano adottando per assicurare che la valutazione del rischio sia sistematicamente adeguata e aggiornata;

poiché nonostante le raccomandazioni provenienti da Grevio e dalla Corte europea dei diritti dell'uomo, sembra che vi sia una mancanza di implementazione efficace e tempestiva, quali iniziative di competenza ritengano utile intraprendere per rispondere alle predette raccomandazioni.

(4-02752)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

da alcuni mesi le tensioni internazionali e in particolare quelle che riguardano quanto sta accadendo nel Mar Rosso, a cinque mesi dai primi attacchi ai mercantili nello Stretto di Bab el-Mandeb, colpiscono pesantemente il traffico commerciale navale;

il Canale di Suez rimane tuttora semichiuso, con la progressiva riduzione dell'accesso fra il Mediterraneo e i mercati asiatici e con un calo del volume dei traffici a Suez del 63 per cento nella prima settimana di aprile rispetto allo stesso periodo di un anno fa;

le ripercussioni per i porti italiani sono elevate e poiché i sistemi portuali oggi sono al centro di una catena logistica complessa che punta a governare il cammino delle merci, gli effetti si manifestano su

tutta la catena del valore, oltretutto sugli utenti finali;

alcune fra le maggiori compagnie di trasporto navale evitano le acque del Mar Rosso optando per itinerari più lunghi di almeno il 40 per cento e più costosi per tempo, forza lavoro e carburanti;

a gennaio 2024 l'affitto di *container* per trasporto navale lungo la direttrice Nord-Asia-Europa costava cinque volte di più rispetto al mese di ottobre;

la complessità della congiuntura internazionale con i suoi mutamenti continui contribuisce a rendere la gestione del traffico nei porti più che mai variabile;

i dati, emersi anche a mezzo stampa su riviste di settore come il settimanale economico de «*Il Corriere della Sera*» in questi giorni evidenziano le criticità sui principali porti italiani di Genova e Ravenna. Anche negli altri porti italiani la preoccupazione per la variabilità della situazione è elevata;

dal quadro evidenziato emerge la necessità da parte del Governo di affrontare la situazione con urgenza, attraverso misure di monitoraggio, controllo e sostegno —:

quali azioni, per quanto di competenza, siano state ad oggi adottate per far fronte alla situazione descritta in premessa in termini di monitoraggio e sostegno e se non si ritenga urgente condividere a livello europeo una strategia per sostenere la circolazione delle merci nei porti e prevenire gli impatti sugli utenti finali, a partire da quelli economici. (5-02322)

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

nell'ottobre 2023 è stato presentato il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera denominata «*Skymetro*»: una linea di trasporto pubblico che dovrebbe collegare la Media Valbisagno al centro della città di Genova. Il progetto, finanziato dal Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti con 398 milioni di euro, prevedeva che i lavori di realizzazione dell'infrastruttura venissero aggiudicati entro il 31 marzo 2023, al termine dell'*iter* autorizzativo della procedura di gara d'appalto integrato e delle fasi di aggiudicazione e consegna dei lavori, per terminare poi entro la fine del 2027. Dal 27 marzo 2023 risulta pendente al Ministero la richiesta di proroga;

in ragione di ciò, il Sindaco di Genova Marco Bucci ha autonomamente posticipato tali previsioni e l'assessore alla mobilità Matteo Campora ha dichiarato di voler concludere il confronto con gli enti tecnici entro febbraio 2024 e di lanciare la gara per l'assegnazione dei lavori entro marzo 2024;

tuttavia, a oggi non è stata pubblicata alcuna gara e sono stati evidenziati numerosi ostacoli di tipo tecnico e finanziario alla realizzazione della « Skymetro »;

si è da mesi in attesa dell'adozione di un decreto del Governo per la proroga del termine di fine lavori al 2029, segnale che conferma le criticità della proposta progettuale sia in termini procedurali che tecnici ed economici;

pare che i tempi per l'avvio dei lavori si stiano allungando anche a causa di un aumento dei costi stimato tra i 70 e i 100 milioni di euro, fatto che ha già comportato la rinuncia alla realizzazione di una delle stazioni, e che porterebbe il costo di realizzazione ben oltre i 398 milioni stanziati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

è sorta, poi, la necessità di alcune modifiche tecniche dovute all'infattibilità del ponte sul Bisagno, ancora oggi parte del progetto ma ritenuto critico dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sotto molteplici aspetti, quali la messa in sicurezza sul fiume Bisagno e la verifica dell'effettivo miglioramento del trasporto pubblico locale;

infine, l'allungamento dei tempi è dovuto anche all'attesa del parere dello stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici e del

decreto ministeriale di proroga senza i quali è impossibile procedere —:

quali iniziative di competenza intenda prevedere al fine di risolvere con la massima celerità le criticità tecniche, burocratiche e finanziarie riguardanti il progetto della linea « Skymetro », ivi inclusa l'adozione del decreto per la proroga del termine lavori, che stanno comportando un significativo ritardo del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e che stanno facendo slittare esageratamente i tempi di realizzazione della linea fino almeno al 2029. (5-02323)

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

il Servizio ferroviario metropolitano (Sfm) è stato programmato da regione Piemonte e Agenzia della mobilità piemontese (Amp) per raggiungere il fondamentale obiettivo di migliorare le modalità di trasporto di chi sceglie il treno per lavoro, studio o turismo;

le vecchie stazioni Sfm Torino Dora e Torino Zappata di corso Principe Oddone e largo Orbassano sono state confermate per il loro inserimento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr);

il programma prevede che le stazioni siano completate e attivate da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) entro il 2026, altrimenti si rischia come noto, la perdita dei finanziamenti europei;

le stazioni attualmente, ad avviso dell'interrogante, si trovano in condizioni disastrose e necessitano di interventi di bonifica, riqualificazione e valorizzazione;

il completamento delle fermate fa parte di un progetto più ampio di riqualificazione del nodo ferroviario di Torino, che include la realizzazione del collegamento diretto Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa e la creazione di nuove fermate come San Paolo, borgata Quaglia-Le Gru e Orbassano;

il Governo ha deciso di cancellare 65 milioni di euro per il completamento delle

stazioni Dora e Zappata a Torino, investimenti considerati cruciali per le infrastrutture strategiche della città;

l'azione di taglio dei fondi Pnrr avrà un impatto devastante sulle infrastrutture di Torino, compromettendo lo sviluppo e la modernizzazione della rete di trasporti;

si evidenzia la mancanza di comunicazioni chiare e dettagliate nei confronti dei cittadini;

se il Ministro interrogato, per quanto di competenza, non ritenga di fornire chiarimenti dettagliati in merito al taglio dei fondi Pnrr per le stazioni Dora e Zappata a Torino, spiegandone le motivazioni, nonché in ordine alle eventuali azioni previste per garantire il completamento delle infrastrutture strategiche per la città.

(5-02324)

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

come riportato anche dalla stampa locale, con l'approssimarsi della bella stagione, i prezzi delle tariffe aeree e marittime da e verso la Sardegna sono cresciuti in modo esorbitante, soprattutto nelle date concomitanti con i ponti primaverili e con i mesi estivi di luglio e agosto, tanto da raggiungere importi *record* e rischiare di compromettere la stagione turistica;

i medesimi articoli giornalistici riportano di aver simulato un viaggio con le quattro compagnie che operano nelle tratte verso la Sardegna (Moby, Tirrenia, Grandi navi veloci e Grimaldi) ottenendo tariffe altissime, del tutto simili fra loro: fino a 1.900 euro per la tratta Genova-Porto Torres e fino a 1.300 euro Civitavecchia-Olbia, fino a 1.400 euro per la tratta Livorno-Olbia, il tutto in traghetto per due adulti, due bambini e una vettura con pernottamento in cabina. La situazione non è dissimile riguardo alle tariffe per residenti o nativi;

analoghi disagi sono previsti per chi conta di utilizzare l'aereo per raggiungere

l'isola fino al termine della stagione turistica;

i dati emersi nella dinamica dei prezzi imporrebbero efficaci iniziative a tutela dei consumatori, siano essi sardi residenti e nativi come anche dei non sardi che desiderano raggiungere l'isola;

in risposta alle numerose interrogazioni presentate sul medesimo tema, il Sottosegretario Ferrante ha più volte sottolineato che il Ministero è al lavoro per definire « un sistema di continuità territoriale aerea più confacente alle esigenze di mobilità del territorio e che garantisca la difesa non solo del diritto alla mobilità (...) »; che « il Ministero ha previsto una procedura di monitoraggio puntuale dei servizi e delle tariffe applicate ai fini di una valutazione complessiva della situazione e delle azioni da intraprendere a tutela dell'utenza »; che « assicurare la continuità territoriale aerea per colmare il divario derivante dalla condizione insulare di Sardegna e Sicilia rientra tra gli obiettivi » del Governo. Il Viceministro Bignami ha sottolineato che successivamente al « decreto *asset* » si sarebbe verificata l'efficacia delle misure sulle tariffe del trasporto aereo, e che sul trasporto marittimo era stato avviato un monitoraggio di servizi e tariffe, ai fini delle azioni da intraprendere a tutela dell'utenza —:

quali iniziative siano state messe in atto per garantire un sistema di continuità territoriale più confacente alle esigenze di mobilità della Sardegna, anche al fine di limitare e calmierare il rincaro dei biglietti, favorire il turismo e meglio garantire la continuità territoriale da e verso l'isola.

(5-02325)

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

lo scalo merci di Surbo (Le), benché rappresenti un *hub terminal* strategico per lo scambio merci per il territorio salentino e il suo tessuto economico, anche grazie alla sua posizione vantaggiosa nei pressi

della linea ferroviaria Adriatica-Lecce-Bologna e della tangenziale Ovest di Lecce, da oltre dieci anni risulta inattivo;

il 2 agosto 2022 il Cipess ha approvato un finanziamento di 10 milioni di euro a copertura dei costi iniziali di riqualificazione dello Scalo, necessari alla realizzazione della fase 1 del progetto di ripristino, la quale comprende il ripristino e l'allungamento di n. 5 binari tronchi con funzione di scarico/carico *container* e semirimorchi; la realizzazione di un'area di stoccaggio; un'area di parcheggio semirimorchi; la riqualificazione dei presenti fabbricati ad uso ufficio, accessorio e per magazzino coperto;

in data 21 marzo 2023, l'allora amministratrice di RFI Vera Fiorani, audita in Commissione Trasporti e in risposta alle richieste dell'interrogante sullo stato degli investimenti, ha confermato per la fase 1 la previsione di 10 milioni di euro nel contratto di programma RFI 2022-2026 a valere sulla riga P060 «infrastrutturazione porti e terminal»;

a distanza di quasi due anni dall'approvazione del Cipess, tuttavia, non risulta essere attuato nessuno degli interventi dettagliatamente previsti per la fase 1, ancorché già finanziati e propedeutici alla fase 2; e addirittura, da quanto si apprende, non è stata nemmeno avviata la progettazione di primo livello (docfap) —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei motivi della mancata attuazione degli interventi e delle tempistiche entro le quali si prevede l'effettiva entrata in esercizio dello Scalo di Surbo. (5-02326)

* * *

ISTRUZIONE E MERITO

Interrogazione a risposta scritta:

CASO, MORFINO e ORRICO. — *Al Ministro dell'istruzione e del merito.* — Per sapere — premesso che:

le infrastrutture scolastiche che ospitano studenti di ogni e ordine e grado su

tutto il territorio nazionale risultano tra gli elementi fondamentali per garantire la continuità dei percorsi formativi e contrastare la dispersione scolastica;

infatti, la letteratura accademica ha evidenziato come caratteristiche quali la dimensione e la sicurezza delle aule, la salubrità degli ambienti e la presenza di spazi ricreativi e del servizio mensa incidono sulla continuità didattica e, di conseguenza, sulla capacità di concentrazione degli studenti;

a titolo esemplificativo, alcuni studi economici riportati dal *report* della Banca D'Italia « Per chi suona la campanella? La dotazione di infrastrutture scolastiche in Italia », evidenziano come il tasso di saturazione delle aule o il numero di alunni per insegnante siano inversamente correlati agli esiti dei processi di apprendimento, sia in termini di valutazione che in termini di prosecuzione degli studi;

tuttavia, il sistema di finanziamento dell'edilizia scolastica è profondamente influenzato dal frammentato quadro di *governance* che regola il riparto delle competenze in materia: infatti, agli enti locali spetta costruire le scuole, equipaggiarle e provvedere alla loro manutenzione, mentre la programmazione degli interventi è materia di competenza concorrente tra Stato e regioni, con queste ultime che redigono i piani triennali di edilizia scolastica e lo Stato che li recepisce e formula le priorità strategiche per l'intero territorio nazionale, perseguendo finalità perequative per colmare i divari territoriali;

non a caso, i livelli di spesa *pro capite* risultano molto eterogenei sul territorio nazionale: secondo i dati elaborati dalla Banca d'Italia, le province autonome di Trento e Bolzano spendono in media ogni anno il quadruplo del valore nazionale, mentre in regioni come la Campania, la Sicilia e la Puglia la spesa è stata inferiore al 40 per cento rispetto al dato italiano;

sempre lo stesso *report* evidenzia come nonostante l'elevata sismicità della penisola italiana, meno di un quinto degli alunni frequenta edifici provvisti di certificazioni

adeguate e, ancora una volta, gli alunni del Mezzogiorno sono tra quelli più svantaggiati, poiché soltanto il 13 per cento delle scuole dell'area possiede le certificazioni adeguate, contro il 27 per cento del Nord est;

tuttavia, il dato più allarmante è quello che riguarda l'adeguatezza delle infrastrutture: oltre il 30 per cento delle situazioni di maggiore criticità è localizzato in Campania e nella provincia di Napoli, che da sola incide per un quinto dei casi rilevati a livello nazionale;

ancora una volta, l'immagine del Paese risulta spaccata tra un alunno del Nord che ha a disposizione una superficie scolastica del 60 per cento più elevata e una probabilità più che doppia di frequentare una struttura dotata di mensa rispetto ad un suo coetaneo del Mezzogiorno —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda intraprendere affinché le risorse disponibili e quelle provenienti dai fondi di coesione europei e dal PNRR possano essere efficacemente allocate per ridurre definitivamente i *gap* infrastrutturali e garantire a tutti gli studenti del territorio nazionale strutture scolastiche sicure e dotate di tutti i servizi necessari.

(4-02745)

* * *

SALUTE

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la filiera farmaceutica italiana si sta attrezzando per passare, a partire dal 9 febbraio 2025, dal sistema anticontraffazione in vigore in Italia per i farmaci basato sull'apposizione dei bollini, al sistema « *datamatrix* » progettato dall'Unione Europea, uniformando le misure per il contrasto alla circolazione dei prodotti falsificati a quelle in essere nello spazio comunitario;

in sostanza, da quella data entra in vigore quanto stabilito dalla direttiva 2011/62/UE che ha modificato la direttiva n. 2001/83/CE del Parlamento europeo e del Consiglio recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano;

per adeguarsi a quanto indicato dalla direttiva Ue del 2011, lo scorso gennaio tutti gli attori della filiera del farmaco, Farindustria, Egualia, gli importatori paralleli di Associazione titolari di autorizzazioni all'importazione parallela di medicinali dell'Europa ed Associazione importatori medicinali, Federfarma e Federfarma Servizi, Associazione distributori farmaceutici ed Assofarm, hanno costituito una società consortile, la *National Medicines Verification Organization (NMVO)* per combattere la contraffazione con le nuove regole;

la tracciatura dei farmaci avverrà attraverso l'utilizzo di un codice bidimensionale, il *datamatrix*, che dovrà essere stampato sulle singole confezioni di tutti i farmaci prescrivibili, leggibile da tutti gli attori della filiera distributiva, dai grossisti fino ai farmacisti. È un sistema *end-to-end* in cui solo le persone che stanno comunicando possono leggere i messaggi, al cui interno c'è il codice identificativo formato dal codice prodotto (Aic – Autorizzazione immissione in commercio), codice seriale, numero di lotto, data di scadenza;

agli elementi prescritti a livello europeo verranno aggiunti anche i dati per attivare il processo di rimborso. Se il farmaco non è verificato all'interno degli archivi nazionali ed europei il farmacista non è nelle condizioni di dispensarlo. NMVO garantirà il funzionamento di questo scambio di informazioni in tutta la filiera della vendita, della distribuzione e della produzione del farmaco;

oggi il sistema di tracciabilità di sicurezza ex decreto ministeriale del Ministro della salute 15 luglio 2004 permette il controllo di tutti i farmaci immessi in commercio, sia etici che non soggetti a prescrizione. Dal rapporto OSMED-AIFA sulla spesa farmaceutica emerge che, a fronte di

una spesa farmaceutica complessiva di oltre 32 miliardi di euro, ben 9 sono i miliardi spesi dai privati, tra i quali 3,5 miliardi di euro di medicinali di fascia C con ricetta e 2,4 di medicinali da banco (*over the counter*) e senza obbligo di prescrizione (sop);

la lettura degli articoli 54 e 54-*bis* della direttiva n. 2001/83/CE sembra prefigurare un sistema in cui solo i farmaci prescrivibili debbano avere il *datamatrix* mentre per gli altri questo è previsto solo se inseriti in elenchi di farmaci per i quali c'è un rischio contraffazione in base a determinate caratteristiche (articolo 54-*bis*, comma 2 lettera *b*);

il vigente sistema anticontraffazione del farmaco, sia pure complesso e costoso, ha garantito che l'Italia detenesse il *record* mondiale del minor numero di farmaci contraffatti in circolazione. Secondo il rapporto Politiche anticontraffazione 2022-2023 pubblicato da Ministero delle imprese e del *made in Italy*/Ufficio italiano brevetti e marchi in collaborazione con Invitalia, in base dai dati forniti da Aifa emerge che a fronte di una percentuale di farmaci contraffatti che raggiunge il 30 per cento nei paesi in via di sviluppo e l'1 per cento in Europa, in Italia questa scende allo 0,1 per cento, generata essenzialmente dall'*E-commerce* praticato illegalmente —:

quali iniziative intenda adottare il Ministro interrogato, per garantire anche con il nuovo sistema di tracciatura un livello di sicurezza e di contrasto alla contraffazione paragonabile al precedente per tutti i farmaci immessi in commercio, ivi compresi quelli di fascia C, senza obbligo di prescrizione e *over the counter*. (4-02749)

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

secondo i dati trasmessi dall'Osservatorio nazionale alcol dell'istituto superiore di sanità (Ona-Iss) in occasione dell'*Alcohol prevention day* (Aod) non solo i consumatori a rischio crescono nel 2022, ma la frequenza di quanti ricorrono all'alcol aumenta tra i *target* di popolazione più vul-

nerabili, quindi minori, giovani, donne e soprattutto anziani;

proprio tra questi ultimi si registrano le più elevate frequenze di consumatori dannosi con disturbi da uso di alcol non intercettati. Non sono da meno i giovani: consumano alcol circa 1.310.000 tra gli 11 e 24 anni, di cui 650 mila sono minorenni. L'alcol impazza tra le donne: sono circa 2,5 milioni con il 15,5 per cento di consumatrici a rischio tra le minorenni 11-17 anni. Si tende a bere soprattutto fuori pasto, in particolare proprio tra la popolazione femminile (23,2 per cento) con 1 milione di donne che si ubriaca;

in definitiva, nel 2022 circa 8 milioni di italiani di età superiore a 11 anni (pari al 21,2 per cento degli uomini e al 9,1 per cento delle donne) hanno bevuto una quantità di alcol tale da mettere la propria salute a rischio e sono ben 3 milioni e 700 mila le persone che hanno bevuto per ubriacarsi mentre per 770 mila italiani il consumo di alcol è stato così alto da provocare un danno a livello fisico o mentale;

i numeri parlano chiaro: i consumatori a rischio sono aumentati, in particolare tra gli uomini, e rimane distante il raggiungimento degli obiettivi di salute sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni unite;

a fronte di questi dati drammatici, confermati anche dai dati del sistema (assistenza emergenza urgenza) del Ministero della salute, che indicano nel 2022 39.590 accessi al pronto soccorso — di cui il 10,4 per cento richiesto da minori — con un incremento del 12,1 per cento in un anno per situazioni legate all'abuso di alcool, risultano a giudizio dell'interrogante non in linea con la sicurezza della salute dei cittadini le parole espresse da alcuni esponenti del governo alla 56esima edizione della fiera italiana del vino (Vinitaly) svoltasi a Verona dal 14 al 17 aprile 2024;

in particolare il ministro Tajani ha dichiarato: «il vino non è un prodotto cancerogeno, è falso. Un bicchiere di rosso a pranzo e uno a cena fanno bene al cuore, lo dice qualsiasi cardiologo. Noi difen-

diamo il vino e la dieta mediterranea. Sostenere il contrario è un attacco proditorio che va respinto. Lo respingeremo, anche con perdite»; il ministro Lollobrigida in una intervista alla *Stampa* ha affermato: «dobbiamo difendere l'Italia del vino. Stiamo attenti al nuovo proibizionismo» ed ancora: «assistiamo al tentativo di alcune nazioni di reintrodurre un nuovo proibizionismo attraverso le etichette. Mentre le etichette devono indurre a un consumo moderato e consapevole ma non devono terrorizzare il consumatore»;

l'abuso di alcool non può essere semplificato poiché riguarda non solo il vino ma anche e soprattutto i superalcolici —:

alla luce dei fatti sopraesposti, quali iniziative urgenti il ministro interrogato intenda adottare al fine di ridurre il consumo di alcol in particolare tra le fasce di popolazione più vulnerabili. (4-02754)

Apposizione di firme ad una risoluzione.

La risoluzione in Commissione Onori n. 7-00218, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 24 aprile 2024, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: Bonetti, D'Alessio, Grippo, Pastorella, Richetti, Rosato, Ruffino, Sottanelli.

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione a risposta in Commissione Ghio n. 5-02281 del 17 aprile 2024;

interrogazione risposta scritta Ghirra n. 4-02676 del 18 aprile 2024.

Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati così trasformati su richiesta dei presentatori:

interrogazione a risposta in Commissione Caso e altri n. 5-01964 del 5 febbraio 2024 in interrogazione a risposta scritta n. 4-02745;

interrogazione a risposta in Commissione D'Orso e altri n. 5-02157 del 18 marzo 2024 in interrogazione a risposta orale n. 3-01180;

interrogazione a risposta in Commissione Davide Bergamini e altri n. 5-02284 del 17 aprile 2024 in interrogazione a risposta scritta n. 4-02751;

interrogazione a risposta scritta Fedè e altri n. 4-02688 del 23 aprile 2024 in interrogazione a risposta orale n. 3-01181.

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALB0089410