

292.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
ATTI DI INDIRIZZO:		Affari europei, Sud, politiche di coesione e PNRR.	
<i>Mozioni:</i>		<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>	
Ghirra	1-00282 8283	Foti	3-01204 8310
Pastorella	1-00283 8289	Borrelli	3-01205 8311
Faraone	1-00284 8298	Sarracino	3-01206 8312
Maccanti	1-00285 8301	Lupi	3-01207 8313
ATTI DI CONTROLLO:		<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Zaratti	3-01208 8313
<i>Interpellanza urgente</i>		Agricoltura, sovranità alimentare e foreste.	
<i>(ex articolo 138-bis del regolamento):</i>		<i>Interpellanza urgente</i>	
Traversi	2-00375 8304	<i>(ex articolo 138-bis del regolamento):</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Cherchi	2-00376 8314
Fossi	5-02370 8306	<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Nevi	3-01209 8316
D'Alfonso	4-02801 8307	Ambiente e sicurezza energetica.	
Affari esteri e cooperazione internazionale.		<i>Interpellanza urgente</i>	
<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>		<i>(ex articolo 138-bis del regolamento):</i>	
Della Vedova	3-01199 8308	Gribaudo	2-00374 8317
Bergamini Deborah	3-01200 8308	<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>	
Ricciardi Riccardo	3-01201 8309	VIII Commissione:	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Lampis	5-02364 8318
Giachetti	4-02800 8309	Montemagni	5-02365 8318

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.
Simiani	5-02366	8319	Infrastrutture e trasporti.		
Cortelazzo	5-02367	8320	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		
Fontana Ilaria	5-02368	8320	Bergamini Deborah	4-02802	8329
Bonelli	5-02369	8321	Interno.		
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>			<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		
Vinci	4-02807	8322	Gallo	4-02803	8331
Giagoni	4-02811	8323	Bonelli	4-02806	8332
Cultura.			Bisa	4-02810	8333
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>			Istruzione e merito.		
Ascari	4-02804	8323	<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>		
Giustizia.			VII Commissione:		
<i>Interrogazioni a risposta immediata:</i>			Manzi	5-02358	8333
Faraone	3-01202	8324	Piccolotti	5-02359	8334
Matone	3-01203	8324	Caso	5-02360	8334
Imprese e made in Italy.			Lavoro e politiche sociali.		
<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>			<i>Interrogazione a risposta immediata:</i>		
X Commissione:			Bonetti	3-01198	8335
Squeri	5-02361	8325	Salute.		
Peluffo	5-02362	8326	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		
Cappelletti	5-02363	8327	Ascari	4-02805	8336
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>			Apposizione di una firma ad una		
Grimaldi	4-02808	8328	interrogazione		8337
Iaria	4-02809	8329	Ritiro di documenti del sindacato ispettivo .		8337

ATTI DI INDIRIZZO*Mozioni:*

La Camera,

premessi che:

nel 2020 la Commissione europea ha adottato la strategia per la mobilità sostenibile che prevede il passaggio ad una mobilità basata su veicoli a basse e zero emissioni, combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e sullo sviluppo della relativa infrastruttura di ricarica;

il processo di potenziamento, riconversione e ammodernamento dei trasporti in Italia in chiave di decarbonizzazione è fondamentale per poter rispettare gli obiettivi del *Green deal* europeo, del taglio delle emissioni del 55 per cento entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e del loro azzeramento entro il 2050. Si ricorda che il settore è responsabile di oltre il 25 per cento delle emissioni climalteranti italiane che, in valore assoluto, sono addirittura cresciute rispetto al 1990;

lo scenario di decarbonizzazione dell'economia al 2050 dovrà passare per un processo di transizione dei trasporti in chiave sostenibile. Il necessario processo di riconversione del sistema dei trasporti nel nostro Paese, fondamentale per rispettare gli obiettivi del *Green deal* europeo, richiede ingenti risorse sia nei sistemi ferroviari urbani e metropolitani sia nel rinnovo delle flotte di trasporto pubblico locale verso la transizione energetica e ambientale;

secondo l'Agenzia europea per l'ambiente, nel 2019, l'inquinamento atmosferico ha continuato a provocare un significativo carico di morte prematura e malattie nei 27 Stati membri dell'Unione europea: 307.000 decessi prematuri sono stati attribuiti all'esposizione cronica a particolato fine; 40.400 all'esposizione cronica al biossido di azoto; 16.800 all'esposizione acuta all'ozono. Togliere veicoli inquinanti dalle strade e trasformare il modo in cui ci si muove è necessario per rispondere all'e-

mergenza sanitaria dell'inquinamento atmosferico e alla crisi climatica;

come ricordato dall'Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti, il settore del trasporto pubblico locale contribuisce alla riduzione dei costi esterni dei trasporti. Come è noto, i trasporti contribuiscono in misura rilevante alla produzione sia di inquinanti con effetti a scala locale (polveri fini, ossidi di azoto, composti organici), sia dei gas serra. Nonostante la quantità di offerta di servizi e nonostante le *performance* di sostenibilità, il trasporto pubblico ancora oggi continua a non rappresentare le scelte prioritarie tra i mezzi di trasporto utilizzati dagli italiani;

il dominio dell'automobile nella ripartizione modale del trasporto passeggeri si riflette anche sul tasso di motorizzazione, che da diversi anni vede l'Italia in vetta alla classifica europea: 670 auto ogni 1.000 abitanti, contro le 580 della Germania, le 567 della Francia e le 560 della media europea;

l'Italia è terza in Europa per emissioni di gas serra del settore trasporti dopo la Germania e la Francia. Si ricorda che l'Italia è tuttora sotto procedura di infrazione europea per il mancato rispetto dei valori limite di emissione per la qualità dell'aria, sia per gli ossidi di azoto che per le polveri sottili;

per oltre il 90 per cento le emissioni dei trasporti sono ascrivibili alla mobilità su strada per passeggeri e merci, a dimostrazione che la transizione ecologica del settore dei trasporti nel nostro Paese è davvero ancora troppo lenta. È quindi fondamentale mettere in atto tutte le politiche sulla mobilità volte a incentivare il trasporto pubblico, in particolare quello su ferro, al fine di ridurre le emissioni di gas serra e la domanda di petrolio;

dal punto di vista dell'utilizzo di mezzi pubblici, l'Italia presenta un tasso di utilizzo pari all'11 per cento degli spostamenti quotidiani, quota più bassa tra i principali paesi europei. Tale fattispecie è dovuta, in parte, anche ad un ritardo del trasporto pubblico locale italiano che è

caratterizzato da una dotazione in termini di metro e tranvie significativamente inferiore ai Paesi europei. Ad oggi, per esempio, l'offerta metropolitana nazionale – con meno di 250 chilometri totali distribuiti tra 7 città – è inferiore a quella della sola area di Madrid, che raggiunge quasi i 300 chilometri;

il ritardo infrastrutturale italiano rispetto ad altri Paesi europei è enorme: le linee metropolitane si fermano a 254 chilometri totali, ben poco rispetto a Regno Unito (679 chilometri), Germania (656) e Spagna (614);

il trasporto pubblico nelle città italiane costituisce una componente imprescindibile e fondamentale per garantire il diritto alla mobilità delle persone. Non c'è mobilità sostenibile senza un trasporto pubblico di massa efficace e non inquinante e, se si vuole davvero assicurare il diritto alla mobilità dei cittadini e migliorare la vivibilità delle città italiane, occorre investire in modo strutturale sul trasporto pubblico locale; questo comporta inevitabilmente la necessità di destinare quantità importanti di risorse per determinare un'offerta adeguata di servizi e il potenziamento delle reti e infrastrutture per il trasporto collettivo non inquinante (metropolitane, tram e filobus);

è indispensabile accelerare il processo di conversione delle flotte dei mezzi pubblici delle città italiane a favore della trazione a zero emissioni del parco mezzi, in linea con la decarbonizzazione del trasporto pubblico secondo gli obiettivi del *Green deal* europeo (taglio delle emissioni del 55 per cento entro il 2030 e azzeramento entro il 2050);

non c'è mobilità sostenibile senza un trasporto pubblico di massa efficace e non inquinante e il trasporto pubblico in rapporto al trasporto privato, coniugato con la crescita della mobilità dolce, rappresenta il miglior sistema di mobilità urbana;

è evidente che la mobilità individuale è strettamente correlata all'offerta di servizi del trasporto pubblico e, conseguen-

temente, la riduzione del flusso dei mezzi privati nelle aree urbane può avvenire solo dove l'offerta di servizi è efficiente e ad alta qualità;

in realtà, il parco mezzi pubblici circolante in Italia risulta vetusto a causa dell'età media dei veicoli più elevata rispetto alla media europea ed è composto solo marginalmente da veicoli ad emissioni di anidride carbonica dallo scarico pari a zero: a settembre 2021, l'incidenza di tali veicoli sul totale è stata pari a 1,4 per cento. Per quanto riguarda le flotte di autobus nel complesso dei 14 comuni capoluogo delle città metropolitane sono composte per il 62 per cento di mezzi più inquinanti;

secondo uno studio Asstra, con le risorse assicurate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e dal Piano nazionale complementare, per raggiungere nel 2026 un'età media del parco autobus circolante pari a 7,2 anni, occorrono risorse aggiuntive pari a 1,6 miliardi di euro;

è indispensabile sostenere gli enti territoriali a procedere al rinnovo delle flotte degli autobus per il trasporto pubblico locale, sfruttando al meglio le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza e dei fondi europei e nazionali;

per le città, le variabili su cui intervenire riguardano l'allargamento della flotta dei mezzi e delle linee di servizio, il potenziamento dei collegamenti a nodi intermodali da e verso le aree periurbane ed extraurbane, al fine di incrementare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno;

si ricorda che il Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede lo stanziamento di 11 chilometri di nuove linee della metropolitana, ma ne servirebbero almeno 200 per le città metropolitane per soddisfare almeno parzialmente le esigenze di mobilità dei grandi centri. Si avrebbe inoltre bisogno di 400 chilometri di tranvie, 400 chilometri di filobus e 1000 treni per superare il *deficit* di offerta di trasporto pubblico locale;

in un recente *report*, *Greenpeace* ha analizzato il *trend* degli investimenti dei

Paesi europei sulle infrastrutture stradali e su quelle ferroviarie. Dal 1995 in Europa sono stati costruiti più di 30 mila chilometri di autostrade, con un aumento del 60 per cento. Allo stesso tempo la rete ferroviaria si è ridotta del 6,5 per cento, con una perdita complessiva di più di 15 mila chilometri di linee ferroviarie. Per quanto riguarda l'Italia, dal 1995 al 2018 il nostro Paese ha investito il 28 per cento in più sulle strade che sulle ferrovie, spendendo rispettivamente 151 e 118 miliardi di euro;

come riporta il documento del 2023, «Politica del settore trasporti», realizzato da Cassa depositi e prestiti, nonostante l'infrastruttura ferroviaria italiana risulti tra le più elettrificate in Europa, il materiale rotabile attualmente in circolazione sulle linee regionali è datato, soprattutto in riferimento al trasporto di passeggeri a livello regionale e nel Mezzogiorno, dove l'età media dei convogli è di 19,2 anni rispetto agli 11,7 del Nord Italia. Inoltre, in alcuni casi, tale materiale rotabile è caratterizzato da alimentazione a diesel: in Italia, infatti, ci sono ancora circa 4.700 chilometri di linee non elettrificate. Inoltre, le infrastrutture ferroviarie italiane scontano una minore diffusione rispetto alla media europea, con meno di 300 chilometri di binari per milione di abitanti, rispetto ad una media di oltre 450;

Legambiente ha stimato che, per potenziare al 2030 il servizio sulle linee ferroviarie esistenti e su quelle che devono essere realizzate, si può stimare un fabbisogno aggiuntivo, rispetto agli investimenti già previsti, di almeno 650 treni regionali, tra nuovi e *revamping*, 180 treni metropolitani e 320 tram;

come evidenziato dal «Rapporto Pendolaria» 2024 di Legambiente, riguardo i servizi ferroviari regionali e il trasporto pubblico, il grande dimenticato è il Mezzogiorno: qui le corse dei treni regionali e l'età media dei convogli sono ancora distanti dai livelli del resto d'Italia. Al Sud i treni sono più vecchi, l'età media dei convogli è di 18,1 anni, in calo rispetto a 19,2 anni del 2020 e dei 18,5 del 2021, ma ancora molto lontana dai 14,6 anni del Nord;

sempre Pendolaria 2024 ricorda le linee ferrovie chiuse e sospese ormai da anni: come la Palermo-Trapani via Milo (chiusa dal 2013 a causa di alcuni smottamenti di terreno), della Caltagirone-Gela (chiusa dall'8 maggio 2011) o quelle delle linee a scartamento ridotto che da Gioia Tauro portano a Palmi e a Cinquefrondi in Calabria, il cui servizio è sospeso da 11 anni e dove non vi è alcun progetto concreto di riattivazione. In Sicilia sono 1.267 i chilometri di linee a binario unico, l'85 per cento del totale di 1.490 chilometri, mentre non sono elettrificati 689 chilometri, pari al 46,2 per cento del totale. Per non parlare dei tempi di percorrenza: ad esempio per andare da Trapani a Ragusa ci si impiegano 13 ore e 14 minuti, cambiando 4 treni regionali;

il «Rapporto Pendolaria» del 2023 di Legambiente ha evidenziato come, in valori assoluti, per i trasporti su gomma e su ferro si è passati da una disponibilità di risorse di circa 6,2 miliardi di euro nel 2009 a meno di 4,9 miliardi di euro nel 2020, per aumentare leggermente fino al 2023 con poco meno di 5,1 miliardi di euro. Tra il 2009 ed il 2023 si registra ancora una differenza pari a -17,8 per cento nei finanziamenti complessivi. La responsabilità di questa situazione è però anche delle regioni, a cui dal 2000 sono stati trasferiti poteri e risorse sul servizio ferroviario locale;

la situazione è ancora peggiore in Sardegna. Il sistema delle ferrovie sarde è infatti tuttora basato sulla trazione diesel e subisce un ritardo infrastrutturale di decenni rispetto a molte altre parti del Paese: il medesimo rapporto ricorda che nella regione sarda le corse al giorno sono appena 304 e fra queste la maglia nera spetta alla Nuoro-Macomer, una linea a scartamento ridotto risalente alla fine dell'Ottocento, con alcuni adeguamenti realizzati nel dopoguerra: il tracciato di circa 57 chilometri viene percorso in ben 75 minuti, con 6-7 corse giornaliere nei soli giorni feriali, che devono essere integrate parzialmente da autobus dell'Arst, l'Azienda regionale sarda trasporti;

nonostante il suddetto drammatico stato di salute di parte del trasporto pubblico del nostro Mezzogiorno, il Governo concentra tutte le sue energie con relativi altissimi costi, alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. L'entusiasmo del Governo per quest'opera è tale, che nel documento di economia e finanza 2024 da poco approvato, si legge addirittura che « il Ponte sullo Stretto si caratterizza come un vero e proprio simbolo della mobilità del futuro »;

giòva ricordare che il costo complessivo dell'opera stimato dal Governo e indicato nel documento di economia e finanza è di 13,5 miliardi di euro. In realtà ai 13,5 miliardi di euro vanno aggiunti circa 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria. È una stima cresciuta negli anni e destinata a crescere ulteriormente nel prossimo futuro e comunque sono risorse che potrebbero essere utilizzate per il superamento del gravissimo ritardo infrastrutturale trasportistico che caratterizza il Mezzogiorno;

il progetto Ponte sullo Stretto sottrae oltre 14,5 miliardi di euro di risorse pubbliche e una buona fetta di queste sarà a valere sul fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027, compresa una quota di pertinenza delle stesse regioni Calabria e Sicilia, distogliendo quindi risorse decisive per queste regioni del Mezzogiorno per lo sviluppo e la riduzione degli squilibri di questi territori. E questa si rivela ancora di più una decisione inaccettabile se si considera che, rimanendo in tema di mobilità, sono territori con una carenza drammatica di infrastrutture ferroviarie. Attualmente per arrivare in treno da Messina a Trapani ci vogliono tra le 10 e le 11 ore per fare poco più di 300 chilometri e per arrivare da Palermo a Trapani ci vogliono circa 5 ore;

il problema è che, mentre in alcune parti del Paese la situazione è migliorata rispetto al passato, in altre è fortemente peggiorata e si è ampliata la differenza nelle condizioni di servizio tra gli stessi pendolari. Per i 3 milioni di pendolari del

treno in Italia, nel picco del 2019 « prepandemia », continua senza grandissime novità la *via crucis* quotidiana per spostarsi e per raggiungere il posto di lavoro o di studio in città;

l'emergenza sanitaria legata alla pandemia da COVID-19 ha inoltre avuto conseguenze negative sul sistema di trasporto pubblico regionale e locale e sul suo assetto finanziario, economico e gestionale. Il crollo della domanda ha raggiunto nel periodo del *lockdown* del 2020 livelli superiori al 90 per cento rispetto ai valori normali, con una perdita di ricavi da traffico su base mensile di oltre 250 milioni di euro. Il crollo della domanda e le conseguenti perdite di ricavi da traffico e redditività delle imprese del settore sono proseguiti anche nel successivo biennio 2021-2022 e a tutt'oggi non sono ancora stati recuperati i livelli di domanda e di ricavi da traffico pre-Covid. A ciò si sono aggiunti gli effetti negativi dell'inflazione e della guerra in Ucraina in termini di crisi energetica e l'aumento del costo dei carburanti e delle materie prime. Tutto questo ha avuto e ha ovviamente effetti molto pesanti sulle stesse imprese di trasporto pubblico locale;

nell'ambito dell'obiettivo di decarbonizzazione, in particolare delle aree urbane, è positiva, ma da sostenere adeguatamente, la crescita della cosiddetta « micromobilità » a zero emissioni e del numero di comuni italiani capoluoghi di provincia al cui interno è attivo un servizio di *vehicle sharing*. Secondo il Rapporto nazionale sulla *sharing mobility* del 2023 resta però ancora un'ampia distanza tra Nord e resto d'Italia sul livello di copertura delle città capoluogo con servizi di *sharing*: 77 per cento dei comuni nel Settentrione, 50 per cento al Centro e 48 per cento al Sud e sulle Isole;

è necessario accelerare gli interventi infrastrutturali tesi proprio a promuovere la micromobilità e mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette nelle aree urbane;

la legge 29 dicembre 2022, n. 197, ha istituito un Fondo per lo sviluppo di

ciclovie urbane intermodali, per la realizzazione nel territorio urbano di nuove ciclovie e di infrastrutture di supporto in connessione a reti di trasporto pubblico locale e ferroviario, effettuati da parte dei comuni, delle città metropolitane e delle unioni di comuni;

le suddette risorse finanziano lo sviluppo della ciclabilità urbana, aumentando i livelli di sicurezza delle nuove infrastrutture e di quelle esistenti e contribuendo, quindi, a ridurre il numero degli incidenti mortali che coinvolgono ciclisti;

il costo del biglietto per il trasporto pubblico è un elemento decisivo nel convincere le persone a spostarsi in treno e con i mezzi pubblici; una delle leve fondamentali per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale e renderlo accessibile può essere quella dell'introduzione del cosiddetto « biglietto climatico » (*climate ticket*) che diversi Paesi stanno da tempo sperimentando. In Germania, nei primi due mesi di sperimentazione, sono stati venduti 27 milioni di biglietti. Si tratta di un abbonamento ai mezzi del trasporto pubblico – inclusi i treni – economico, universale e facile da acquistare e gestire;

diverse città del nostro Paese di piccole e medie dimensioni hanno sperimentato o stanno sperimentando modalità di trasporto pubblico gratuito o a tariffa agevolata;

per quanto riguarda i finanziamenti dell'Unione europea all'innovazione nell'ecosistema della mobilità, questi sono già disponibili attraverso vari strumenti europei, in particolare il programma quadro di ricerca e innovazione « Orizzonte Europa », istituito dal regolamento (UE) n. 2021/695. Vi sono inoltre *InvestEU*, istituito dal regolamento (UE) n. 2021/523, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il Fondo per l'innovazione, istituito dalla direttiva 2003/87/CE, e il Dispositivo per la ripresa e la resilienza, istituito dal regolamento (UE) n. 2021/241;

riguardo al Piano nazionale di ripresa e resilienza, gli interventi per i tra-

sporti, le infrastrutture e la mobilità sostenibile, sono presenti in tre missioni:

a) la missione n. 3, « Infrastrutture per la mobilità sostenibile »;

b) nella missione 2 « Rivoluzione verde e transizione ecologica », la componente 2 è dedicata a « Transizione energetica e mobilità sostenibile » e include gli investimenti e le riforme volte, tra l'altro, ad agevolare l'autorizzazione di progetti di mobilità sostenibile e investimenti per la realizzazione di piste ciclabili e infrastrutture di trasporto rapido (metro, tram, autobus), nonché per l'acquisto di autobus e materiale rotabile;

c) la nuova missione 7, istituita col recepimento del capitolo RePowerEU nella rimodulazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza approvata a dicembre 2023, dove sono previsti, tra l'altro, investimenti per il « Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale » (M7C1);

un ruolo centrale nelle politiche per il trasporto pubblico locale è comunque costituito dalle risorse nazionali che il Fondo nazionale trasporti può assicurare al fine di garantire un'entità che assicuri su tutto il territorio nazionale un livello accettabile di offerta di servizio di trasporto pubblico;

il trasporto pubblico locale è finanziato principalmente tramite il cosiddetto « Fondo tpl », il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito nel 2013 dalla legge di stabilità (legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 301), in sostituzione dei numerosi interventi di riforma che si erano succeduti negli anni, a partire dal 1997 e ripartito tra le regioni con le modalità e le percentuali stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013;

la legge di bilancio per il 2024 (legge 30 dicembre 2023, n. 213) reca uno stanziamento per il suddetto « Fondo tpl » su tale capitolo di 5.179.554.000 euro per il

2024, di 5.223.554.000 euro per il 2025 e di 5.274.554.000 euro per il 2026;

la dotazione del Fondo nazionale trasporti è del tutto insufficiente rispetto alle necessità e ai fabbisogni di mobilità e dovrebbe basarsi principalmente sulla base di indicatori oggettivi, che definiscano livelli di offerta del trasporto pubblico, adeguata in relazione alla popolazione residente (e ai visitatori delle città) e all'estensione del territorio servito, e individuino *standard* di efficienza (produttività, costi per chilometro ed altri) ed efficacia (viaggiatori/abitanti) che permettano di verificare che le risorse pubbliche siano utilizzate al meglio;

la Conferenza delle regioni, nella seduta del 28 novembre 2023, ha condizionato l'intesa di riparto del Fondo nazionale trasporti, relativa all'esercizio 2023, all'« impegno del Governo a costituire un tavolo di lavoro, per affrontare le criticità del finanziamento del trasporto pubblico locale », evidenziando così, ancora una volta, le oggettive mancanze strutturali di questo settore,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative volte a prevedere un sensibile incremento pluriennale delle risorse, anche a sostegno degli investimenti degli enti territoriali, volte a potenziare il trasporto pubblico urbano su rotaia e su gomma, nonché ad accelerare il rinnovo del parco autobus circolante, con veicoli ad emissioni zero, quale reale alternativa alla mobilità privata, in grado di ridurre sensibilmente il carico emissivo degli inquinanti;
- 2) a garantire un'efficace azione di coordinamento e monitoraggio degli investimenti e delle risorse finanziarie a favore del trasporto pubblico locale assicurate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, dal Piano nazionale complementare e dai fondi europei e nazionali;
- 3) ad adottare iniziative volte a incrementare le risorse finanziarie da destinare,

in collaborazione con gli enti territoriali, alla manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie e ferroviarie, al fine di garantire prioritariamente la sicurezza dei cittadini utenti;

- 4) a fermare l'*iter* del progetto del Ponte sullo Stretto, il cui onere finale per la sua realizzazione non sarà inferiore a 14 miliardi di euro, alla luce degli evidenti maggiori benefici per i territori e le regioni interessate che deriverebbero da un programma di investimenti anche infrastrutturali di pari finanziamento finalizzato al superamento del gravissimo ritardo infrastrutturale e dei servizi di trasporto che caratterizza il Mezzogiorno e, in particolare, la regione Sicilia, destinando pertanto una rilevante quota di tali risorse al trasporto pubblico locale;
- 5) ad adottare le opportune iniziative di competenza, in coordinamento con gli enti territoriali, al fine di prevedere l'introduzione del cosiddetto biglietto climatico, quale titolo di viaggio a un costo mensile estremamente ridotto per il trasporto pubblico cittadino, per autobus e treni regionali, in grado di portare nuovi passeggeri sui mezzi collettivi, riducendo i costi di spostamento delle famiglie, nonché di contribuire alla riduzione delle emissioni climalteranti e nocive per la salute pubblica e l'ambiente;
- 6) ad incrementare le risorse del Fondo per lo sviluppo di ciclovie urbane intermodali, al fine di accelerare lo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana e favorire la mobilità dolce nelle aree urbane;
- 7) ad avviare tutte le iniziative di competenza, di concerto con gli enti territoriali, volte ad accelerare gli interventi di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, in particolare delle aree del Mezzogiorno e soprattutto in Sicilia e in Sardegna, nonché nei territori geograficamente più periferici;
- 8) ad adottare le opportune iniziative di competenza volte a garantire maggior-

mente i collegamenti tra le aree a domanda debole o comunque poco servite dai servizi di trasporto pubblico locale a mercato, anche rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico;

- 9) ad adottare iniziative volte a rifinanziare il Fondo istituito con il decreto-legge n. 34 del 2020 per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri sottoposti a obbligo di servizio pubblico degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del COVID-19, al fine di coprire le perdite accumulate durante il periodo pandemico.

(1-00282) « Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zarratti ».

La Camera,

premesso che:

il trasporto pubblico locale, nelle sue diversificate sfaccettature, rappresenta un settore vitale per accelerare lo sviluppo del Paese, per aumentare l'interconnessione dei territori, per facilitare l'inclusione sociale e per aumentare la qualità della vita dei cittadini;

secondo i dati 2019 dell'Osservatorio nazionale sul trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel settore operano circa 900 imprese, per un totale di circa 114 mila lavoratori, un giro d'affari di 12 miliardi di euro e un trasporto annuo di 5,5 miliardi di passeggeri;

all'interno dell'Unione europea, il settore dei trasporti, in senso lato, rappresenta circa il 25 per cento delle emissioni di gas serra: garantire, quindi, uno sviluppo del trasporto pubblico e un rinnovamento del parco mezzi, accompagnato da una riduzione degli spostamenti quotidiani privati — e quindi anche da un netto cambio culturale — deve necessariamente essere un obiettivo prioritario per qualsiasi Governo;

il trasporto pubblico locale deve assolvere soprattutto ad una funzione sociale: a tutti i cittadini deve essere garantita la possibilità di effettuare la maggior parte degli spostamenti sul proprio territorio per il suo tramite. Per questo motivo, il potenziamento del trasporto pubblico locale rappresenta un pilastro fondamentale per la costruzione di comunità sostenibili e inclusive, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei cittadini e di attenuare l'impatto ambientale. In un contesto in cui le sfide legate all'ambiente e all'equità sociale sono sempre più urgenti, investire nel trasporto pubblico locale significa investire nel futuro delle nostre città e delle future generazioni;

ridurre la necessità di utilizzare mezzi privati negli spostamenti urbani, con conseguente riduzione del traffico stradale, e promuovere alternative sostenibili, come bus, tram e metropolitane, non solo contribuisce a ridurre le emissioni nocive — mitigando l'inquinamento atmosferico —, ma anche a creare spazi urbani più vivibili e sicuri;

inoltre, impegnarsi a garantire a tutti i cittadini, indipendentemente dalla propria situazione economica o dalla posizione geografica, l'accesso a un trasporto pubblico equo, efficiente e conveniente significa ridurre le disuguaglianze, promuovendo un sistema in grado di rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, ivi inclusi anziani, persone con disabilità e residenti nelle zone più periferiche;

a tal proposito, il 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani — pubblicato dall'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (Isfort) nel novembre 2023 — ha certificato come l'impatto del Covid abbia prodotto una generale contrazione nel tasso di mobilità sostenibile a livello nazionale tra il 2019 e il 2022, con forbici in particolare aumento nelle regioni meridionali e nei centri con meno di 50.000 abitanti, dove si registrano strutturalmente le lacune e i limiti anche infrastrutturali maggiori;

peraltro, un trasporto pubblico locale ben sviluppato e accessibile a tutti

aumenta la sicurezza sulle strade, riducendo il rischio di incidenti e migliorando la qualità dell'aria che si respira. Investire in soluzioni di trasporto innovative e sostenibili è quindi una scelta vincente per il benessere delle comunità e per la salvaguardia dell'ambiente;

il sistema del trasporto pubblico locale, nonostante la sua riconosciuta importanza per un Paese avanzato, è penalizzato da una cronica mancanza di risorse: il cosiddetto « Fondo tpl » (Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario — istituito dalla legge n. 228 del 2012) presenta una dotazione insufficiente, pari a poco più di 5 miliardi di euro lordi annui per il triennio 2024-2026, i quali, anche secondo quanto sottolineato dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, coprono appena il 55 per cento della spesa totale affrontata dagli enti;

in aggiunta, i criteri di ripartizione del fondo stesso sono ancora inadeguati e basati ancora eccessivamente sullo « storico » e troppo poco sui livelli di domanda e servizi offerti;

servirebbe, invece, che il fondo venisse ripartito tenendo in considerazione parametri rilevanti, quali, ad esempio, il numero di passeggeri, il numero di corse per vettura e di chilometri per vettura complessivi, oltre alla natura degli incentivi erogati per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale, come avviene in molte realtà italiane con scontistiche particolari per gli studenti e i giovani lavoratori, gli anziani e le fasce di popolazione meno abbienti;

è dimostrato come la concorrenza nelle procedure di affidamento di gestione di servizi pubblici garantisca servizi di maggiore qualità a prezzi migliori per gli utenti, grazie alla competizione tra le società eroganti. Per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico locale, con l'articolo 9 della legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 si prevedevano specifici adempimenti in capo alle regioni al fine di

promuovere l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale mediante procedure ad evidenza pubblica. Nel passaggio parlamentare questa previsione è stata « annacquata », mantenendo la possibilità di affidamenti diretti, non sempre giustificati dalla logica di interesse del cittadino. Nonostante questo tentativo di rendere l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale quanto più concorrenziale possibile sia poi fallito, vi sono numerosi esempi di malagestione di servizi assegnati con affidamento diretto;

in Lombardia sono noti i problemi di gestione e i numerosi disservizi imputabili a *Trenord*, società di trasporto a cui è affidata l'erogazione del servizio, a fronte di continui aumenti dei costi dei biglietti. Nonostante ciò, nel novembre 2023 regione Lombardia, su proposta dell'assessore ai trasporti e alla mobilità sostenibile, Franco Lucente, ha approvato la delibera per l'affidamento a *Trenord* della gestione dei servizi ferroviari regionali e locali dal 2023 al 2033, senza bandire alcuna gara. Simili disservizi sono imputabili ad Atac, società di trasporto *in house* del comune di Roma capitale, a cui sono affidati in modo diretto i servizi di trasporto pubblico locale. Il referendum consultivo tenutosi nel 2018 sulla liberalizzazione del mercato del trasporto pubblico locale nella capitale non ha raggiunto il *quorum* necessario del 33,3 per cento, ma circa il 74 per cento dei cittadini si era espresso in modo favorevole a un regime di maggiore concorrenza;

il citato rapporto Isfort ha fotografato anche una situazione tutt'altro che invidiabile dell'Italia se messa a confronto degli altri grandi Paesi europei. Il nostro Paese, infatti, si conferma ai primissimi posti per tasso di motorizzazione privata, con quasi 70 auto ogni 100 abitanti, contro le 58,3 della Germania, le 57,1 della Francia e le 52,5 della Spagna;

il confronto con gli altri Paesi europei mostra, poi, come l'Italia soffra di una « rilevante sotto-dotazione di servizi per il trasporto pubblico », con un'incidenza sul prodotto interno lordo pari ad appena lo 0,4 per cento, meno della metà

del dato tedesco (0,86 per cento) e persino inferiore alla media dell'Unione europea (0,48 per cento). Stesso discorso per quanto riguarda gli addetti del settore del trasporto pubblico locale, che in Italia sono 11,3 ogni 10.000 abitanti, contro il 25,8 della Germania e il 16,4 della media dell'Unione europea;

questi dati sono motivati anche dalla cosiddetta « elasticità » della domanda di trasporto pubblico locale al prodotto interno lordo — rapporto determinato dalla desiderabilità del trasporto pubblico e quindi dalle scelte di politica pubblica che guidano il settore — che in Italia è pari a 0,40, meno della metà della media dell'Unione europea e, addirittura, meno di un terzo rispetto alla Spagna e meno di quarto rispetto alla Germania;

da questo punto di vista, anche l'accessibilità in termini finanziari — e quindi il costo di biglietti e abbonamenti — rappresenta un elemento decisivo per attrarre un numero sempre maggiore di utenti;

eppure, al netto di iniziative a macchia quasi interamente a carico degli enti locali, l'attenzione della politica nazionale verso l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico locale è andata scemando, con ad esempio il Fondo del *bonus* trasporti, istituito inizialmente per il 2022 con dotazione pari a 140 milioni di euro, che per il 2023 ha visto sì replicare la dotazione, pur con finanziamenti frammentati, ma con una soglia di reddito necessaria per beneficiare della misura quasi dimezzata da 35 mila euro a 20 mila euro. La scarsa dotazione del fondo ha fatto sì che già dal mese di agosto 2023 non potessero essere più coperte le domande e la legge di bilancio per il 2024 non ha nemmeno previsto il rinnovo della misura, lasciando così i cittadini e le famiglie più in difficoltà interamente scoperti per il 2024;

un grande aiuto dovrà venire anche dal cosiddetto « MaaS » (*Mobility as a Service*), un nuovo paradigma di mobilità che rientra nell'investimento 1.4.6 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, della cui dotazione sono stati investiti 40 milioni di

euro per lanciare il bando « *Mobility as a Service for Italy* », prevedendo l'integrazione di molteplici servizi di trasporto pubblico e privato, accessibili all'utente finale attraverso piattaforme digitali di intermediazione che abilitano diverse funzionalità — quali informazione, programmazione e prenotazione di viaggi, pagamento unificato dei servizi, operazioni *post-viaggio* — capaci di rispondere in modo personalizzato a tutte le esigenze di mobilità;

nella fase sperimentale avviata in attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, il progetto ha visto il coinvolgimento delle città di Milano, Napoli, Roma, Bari, Firenze e Torino, a cui si sono aggiunte, nel perseguimento di un approccio multi-territoriale in grado di assicurare un'esperienza di viaggio continuativa tra città, territorio e regioni diverse, la provincia autonoma di Bolzano e le regioni Abruzzo, Campania, Emilia-Romagna, Piemonte, Puglia e Veneto;

la diffusione del « MaaS », che nel modernizzare il settore del trasporto pubblico trasforma le abitudini di mobilità grazie alle piattaforme digitali e a modelli basati sui bisogni degli utenti, realizzerà l'impegno delle politiche pubbliche a garantire omogeneità nei servizi, sviluppo economico e benefici ambientali, promuovendo un accesso inclusivo a varie opzioni di trasporto per ridurre l'uso dell'auto privata e migliorare il traffico e la vivibilità dei centri urbani, e con l'apertura dei servizi « MaaS » a tutti gli operatori si favorirà la competitività e la qualità stessa del prodotto;

il rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con risposta all'interrogazione n. 5-02104, ha confermato la volontà di proseguire nella promozione del progetto « *Maas for Italy* », « nel supporto tecnico agli attori, nell'elaborazione di linee guida e nell'organizzazione di eventi di comunicazione che possano massimizzare l'adesione al progetto e potenziare la dimensione digitale del trasporto pubblico per la diffusione del MaaS nei territori »;

L'approccio coordinato tra servizi tradizionali e « MaaS » genera benefici per gli utenti, il settore pubblico e le imprese della *digital economy* che meritano di ottenere una stabilizzazione all'interno delle politiche di settore: guardando ad esperienze estere, come il sistema di trasporto pubblico integrato a Copenaghen o il programma *Whim* a Helsinki, questi progetti hanno avuto un impatto positivo sulla mobilità urbana, riducendo l'uso dell'auto privata, migliorando l'accessibilità e promuovendo modalità di trasporto più sostenibili e compatibili tra loro e con il tessuto urbano;

ad oggi, la quota modale di trasporto pubblico è collegata alla capacità infrastrutturale. Nelle grandi città, dove non ci sono infrastrutture su ferro e dunque la maggior parte dell'offerta di trasporto pubblico locale avviene su gomma, la quota modale del trasporto pubblico è molto bassa. Roma ne è il perfetto esempio: secondo il « Rapporto Pendolaria 2023 » di Legambiente, Roma conta 1,43 chilometri di metropolitana ogni 100.000 abitanti, meno della metà di Milano (3,16) e meno di un terzo di Madrid (4,48) e Londra (4,93). Anche il dato sul numero delle stazioni (1,68 ogni 100.000 abitanti) risulta nettamente deficitario rispetto a Milano (3,71), Londra e Barcellona (4,02), Madrid (4,63) e Berlino (4,84);

non stupisce, dunque, che la ripartizione modale, ovvero la percentuale di spostamenti con un certo tipo di mezzo di trasporto, veda a Roma il 29 per cento di persone che utilizzano il trasporto pubblico, contro il 38 per cento di Milano, 40 per cento di Parigi, 38 per cento di Madrid e 37 per cento di Londra;

per la capitale, in previsione del prossimo Giubileo del 2025, sono state previste misure commissariali speciali per dotare la città anche di 4 linee tranviarie, grazie ai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Nonostante l'*iter* agevolato, nessuna delle opere, « Verano-Tiburina », « Togliatti, da Subaugusta a Ponte Mammolo », « Termini-Vaticano-Aurelio » e la « Termini-Tor Vergata », verrà realizzata nei tempi previsti prima dell'Anno Santo;

alla luce di queste gravissime carenze strutturali, dovute anche ad una politica, sia nazionale che locale, pigra e miope nei confronti degli investimenti sul trasporto pubblico locale, un ruolo chiave riveste il comparto del trasporto pubblico locale su gomma: l'Italia conta una flotta di veicoli tra i più datati tra i Paesi avanzati europei, con gli autobus che vantano un'età media superiore ai 12 anni, mentre in Francia e Germania non si raggiunge nemmeno la doppia cifra;

il processo di graduale riconversione del parco mezzi italiano con autobus a propulsione ibrida o elettrica sarà fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei livelli di inquinamento nei centri urbani. Su questo punto, la legge di bilancio per il 2022 (legge n. 234 del 2021), ha istituito un fondo *ad hoc* (Fondo per la strategia di mobilità sostenibile) con dotazione di 2 miliardi di euro, di cui la metà da riservare, tra le altre, all'acquisto di veicoli elettrici per il trasporto pubblico locale nelle città metropolitane e nei comuni con più di 100.000 abitanti;

laddove il trasporto pubblico locale è lacunoso, sia per cronici limiti infrastrutturali che per mancanza di volontà politica, alcune soluzioni virtuose e alternative possono in ogni caso contribuire a facilitare spostamenti più sostenibili con vantaggi per tutta la collettività. Un esempio riguarda i cosiddetti bonus « *Bike to work* », ossia misure incentivanti per recarsi al lavoro in bicicletta – sia privata che in *sharing* – in cambio di un indennizzo accreditato direttamente sullo stipendio (nei casi del datore di lavoro) oppure di bonus o scontistiche sugli abbonamenti al TPL o ad altri servizi pubblici;

in questo modo si disincentiva l'abuso del mezzo privato a quattro ruote a favore di un *mix* più virtuoso e molti comuni italiani – ciascuno in modo autonomo nell'ambito del rispettivo Piano urbano della mobilità sostenibile – da Nord a Sud hanno introdotto queste misure, estendendole in alcuni casi anche agli studenti che si recano a scuola o all'università in bicicletta;

le esternalità positive sono diverse: minore inquinamento, maggiore salute fisica, traffico meno congestionato e migliore consapevolezza sulla sicurezza stradale — anche e soprattutto da parte di chi guida mezzi a motore;

per quanto riguarda soluzioni innovative per il trasporto, soprattutto in ambito urbano, è realtà sempre più vicina il trasporto di persone e merci attraverso velivoli a decollo e atterraggio verticali. I cosiddetti « taxi volanti » potranno facilitare gli spostamenti delle persone da un capo all'altro di città congestionate, evitando il traffico su strada e lo stesso potranno fare le ambulanze per portare i malati in ospedale con tempi estremamente rapidi. Anche le merci potranno essere trasportate così. I velivoli a decollo e atterraggio verticali (Vtol, *Vertical takeoff and landing*) potranno svolgere tante funzioni, cambiando il modo di muoversi: non solo renderanno i lunghi viaggi in città più veloci, ma anche meno inquinanti, visto che sono sviluppati per essere alimentati in maniera sostenibile;

si tratta di velivoli pensati e adattati per volare nelle città visto che non necessitano di una pista di decollo e atterraggio come per gli aerei. Anche se sono simili agli elicotteri, si distinguono da essi perché sono dotati di ali e quindi possono volare più a lungo e a una maggiore altitudine rispetto ai mezzi con rotori. In base ad alcune stime, il mercato della *urban air mobility* potrebbe raggiungere i 7,6 miliardi di dollari nel mondo entro il 2027, con in testa i mercati di Stati Uniti, Cina, Giappone, Canada ed Europa. Un settore, dunque, con enormi potenzialità e in grado di generare 90 mila nuovi posti di lavoro nella sola Unione europea, secondo l'Easa (*European Union aviation safety Agency* — « *Study on the societal acceptance of urban air mobility in Europe* » del 19 maggio 2021);

stando agli ultimi dati pubblicati dall'Osservatorio droni e mobilità aerea avanzata della *School of management* del Politecnico di Milano, il 2023 è stato un anno di crescita per il mercato professionale dei droni, che ha raggiunto i 145

milioni di euro, +23 per cento rispetto al 2022, e che conta oltre 650 imprese attive;

a livello mondiale, tra il 2019 e il 2023 sono stati censiti 1.471 casi applicativi di droni: il 70 per cento si riferisce al segmento delle *aerial operations* (droni di piccola e media taglia che operano nei settori più tradizionali) e il restante 30 per cento progetti di *innovative air mobility & delivery*, ossia droni di maggiori dimensioni per il trasporto merci e persone;

quest'ultimo segmento è in forte espansione: a livello mondiale sono 97 i progetti di vertiporti per l'atterraggio e il decollo di aeromobili Vtol, anche se solo uno su 3 è in fase di prototipo, sviluppo o test (36 per cento), 16 diventeranno operativi entro il 2024. In Italia, entro fine 2024 si prevede la piena operatività del vertiporto di Roma e la costruzione di quello di Venezia. Ma tutti i 15 aeroporti italiani che hanno risposto all'indagine dell'Osservatorio sono favorevoli a mettere a disposizione le proprie infrastrutture e competenze per la realizzazione di vertiporti, con un 33 per cento che ha già qualche progetto all'attivo e un 13 per cento che li attiverà entro i prossimi tre anni. Sono stati censiti 480 progetti di aeromobili eVtol (*electric Vertical take-off and landing*) a livello mondiale, potenzialmente a disposizione per lo sviluppo del segmento dell'*innovative air mobility and delivery*, con una crescita del +530 per cento rispetto al 2020. Di questi, solamente il 13 per cento è in fase di produzione e vendita, mentre la gran parte è a livello di prototipo (39 per cento) o sviluppo concettuale (48 per cento). Secondo l'*Advanced air mobility reality index* l'entrata in servizio della gran parte di questi aeromobili è prevista già a partire dal 2024;

i Vtol sono stati sperimentati per la prima volta in Italia nel 2022 a Fiumicino con il primo volo verticale di prova dell'aerotaxi elettrico *Volocopter*, che in 5 minuti ha percorso circa 3 chilometri ad una velocità di 40 chilometri orari e a 40 metri di altitudine. È stato stimato che dal 2024 questo genere di velivoli potrà portare da Fiumicino al centro di Roma in circa 20

minuti, con un conseguente abbattimento delle emissioni di anidride carbonica e del traffico urbano. Anche Milano sta lavorando per dotarsi di una rete di vertiporti negli aeroporti di Linate e Malpensa, a Porta Romana e a *City Life*. Queste due città si sono mosse per tempo per arrivare pronte ai due grandi appuntamenti che le vedranno coinvolte a breve – il Giubileo del 2025 e le Olimpiadi invernali a Milano e Cortina del 2026 – : in questi eventi gli aerotaxi saranno presumibilmente chiamati a recitare un ruolo importante nella gestione e nell'accoglienza del flusso di turisti;

anche altre città italiane stanno lavorando in questo senso. Torino ha varato nel 2021 il progetto *SkyGate* con cui punta nel 2024 a creare un *hub* per aerotaxi e megadroni. Ivrea ha avviato un suo progetto di vertiporto per aerotaxi per raggiungere Torino, Alba o Biella con una tempistica di circa 20 minuti. Chioggia si candida ad accogliere il primo vertiporto del Veneto per collegare i territori del Nord-Est italiano, estendendo i collegamenti in occasione delle Olimpiadi di Milano e Cortina e integrando la rete lombarda, che potrebbe allargarsi internamente anche con un altro progetto di vertiporto, a Como;

l'evidente vivacità e il fermento legato alla riconosciuta potenzialità del settore necessitano lo sviluppo di una normativa – che sia organica, chiara, snella, standardizzata almeno a livello comunitario e scevra dal rischio di infiltrazioni protezionistiche – la quale permetta agli operatori interessati, di natura sia pubblica che privata, di sviluppare dei propri modelli economici e strategia di ricerca nella piena consapevolezza di poter contare sul supporto del legislatore, visto anche la preminenza del settore nella bozza di regolamento pubblicata da Enac nel gennaio 2024;

la diffusione del trasporto pubblico locale, nel garantire maggiori *standard* di sicurezza a livello di traffico su strada, deve essere accompagnata da misure di sicurezza maggiori per gli operatori e per gli utenti. Troppo spesso, infatti, soprattutto nei grandi centri urbani, i mezzi di tra-

sporto pubblico risultano spesso non sicuri, sia per i cittadini che ne fruiscono sia per coloro che vi lavorano;

minacce, intimidazioni, aggressioni e violenze fisiche sono ormai, purtroppo, all'ordine del giorno. Capotreni, autisti, controllori e cittadini inermi rischiano ogni giorno mentre svolgono il proprio lavoro o mentre viaggiano. Secondo i dati della Uil, nel solo 2022 ci sono state oltre 350 aggressioni fisiche – una al giorno- nei confronti dei lavoratori nel settore ferroviario e nel 66 per cento la vittima era una donna;

secondo dati pubblicati da Atm (Azienda trasporti milanesi) nel 2020 sono state registrate 1.299 aggressioni al personale operante sui mezzi pubblici locali, tra queste sono state registrate aggressioni verbali, aggressioni fisiche e aggressioni con oggetti. Nel 2022 il totale delle aggressioni è poi salito a 1.427, cioè quattro al giorno;

urge l'implementazione diffusa di strumenti e accorgimenti di carattere tecnico-organizzativi, come la protezione del posto guida, maggiori presidi di stazioni, treni, terminal bus e fermate, finalizzati a migliorare l'incolumità dei lavoratori e dei viaggiatori, a partire dalla piena attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico urbano sottoscritto nel marzo 2022;

al fine di migliorare la sicurezza del trasporto pubblico locale, a livello locale – in città come Roma e Torino – ci si è già dotati di figure categorizzate come appartenenti alla cosiddetta « polizia amministrativa » sui mezzi del trasporto pubblico locale – con formazione *ad hoc*, appositi tesserini e fasce distintive di riconoscimento – con funzioni analoghe nei casi di accertamento delle violazioni di norme di polizia urbana e locale relative al trasporto pubblico locale, di controllo dei titoli di viaggio e di richiesta di intervento da parte delle forze dell'ordine in caso di necessità;

l'introduzione della polizia amministrativa sui mezzi del trasporto pubblico locale anche in altre città importanti, come ad esempio Milano, garantirebbe livelli di

sicurezza più diffusi e la possibilità di destinare le limitate risorse umane delle altre forze di polizia verso altri compiti;

complementarmente al trasporto pubblico locale, i mezzi in *sharing* rappresentano un'enorme opportunità di riduzione degli spostamenti con mezzi privati, soprattutto per le brevi tratte urbane. Il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 (articolo 8, comma 6), ha destinato, per gli anni 2022, 2023 e 2024, una quota pari allo 0,3 per cento del « Fondo nazionale tpl » alla sperimentazione di servizi di *sharing mobility*;

tale servizio assume una rilevante importanza dal punto di vista ambientale e della sostenibilità: grazie alla riduzione del numero di mezzi sulle strade e dall'alta quantità di veicoli in *sharing* a zero emissioni, lo *sharing mobility* è un servizio che ha cambiato il concetto di mobilità, soddisfacendo la domanda dei cittadini, aggiungendosi all'offerta del trasporto pubblico locale e rappresentando anche una buona notizia per la società, l'ambiente e le città;

basti pensare che la diffusione di 20 mila macchine in *sharing* in Italia sarebbe in grado di togliere 220 mila auto private dalle strade, permetterebbe di ridurre drasticamente gli spazi pubblici destinati al parcheggio e, contestualmente, consentirebbe di trasformare tale spazio in *dehors* di attività commerciali e quindi redditività per i comuni che avrebbero così ulteriori risorse da investire sul territorio. Inoltre, ci sarebbe maggior spazio per le oasi di verde urbano pubblico, che impattano enormemente sul contrasto all'isola di calore dei centri abitati: in un momento di evidente crisi climatica, non è da sottovalutare il contributo dello *sharing* al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione dell'inquinamento, particolarmente grave nel Nord del Paese;

tra i servizi di *sharing mobility* maggiormente diffusi, occorre menzionare la possibilità di utilizzo in condivisione dei monopattini elettrici: essi possono contribuire a una mobilità migliore nelle città italiane, soprattutto se si prevede una re-

golamentazione adeguata. Le recenti modifiche apportate al codice della strada, approvate dalla Camera dei deputati e attualmente in discussione al Senato della Repubblica, hanno previsto l'introduzione dell'obbligo di casco, targa e responsabilità civile per tutti i monopattini, indipendentemente dal fatto che si tratti di monopattini privati o in *sharing*. Tale previsione avrà ricadute inevitabilmente negative sul settore della mobilità condivisa, i cui mezzi sono dotati di un limitatore di velocità e non sono mai stati coinvolti in incidenti mortali: difatti, secondo i dati forniti da *Assosharing*, gli incidenti mortali sono prodotti quasi esclusivamente da monopattini privati, per le più stringenti limitazioni a cui quelli in *sharing* sono sottoposti. La vera garanzia della sicurezza non è data dunque solo dal casco, dalla targa o da responsabilità civile, ma da altri fattori, quali le limitazioni di potenza, i divieti di circolazione in determinate aree e l'educazione stradale, al di là di qualsiasi volontà punitiva nei confronti di una categoria di utenti della strada spesso non amata;

con riferimento, poi, al trasporto pubblico non di linea, occorre evidenziare come, dal punto di vista trasportistico, i taxi e il noleggio con conducente (ncc) rappresentano servizi che consentono agli utenti di spostarsi senza utilizzare un'auto propria e che assicurano il trasporto collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea;

di fatti, taxi e ncc possono raggiungere aree non servite o mal coperte dalla rete di trasporto pubblico di linea – come le zone rurali o suburbane dove potrebbe essere difficile o poco pratico estendere le linee di autobus o treni, ma possono svolgere un ruolo significativo anche al fine di superare la cosiddetta « sfida dell'ultimo miglio », nei tragitti in cui il trasporto pubblico locale non sia in grado di garantire una connessione diretta dalla stazione o dalla fermata dell'autobus al luogo esatto di destinazione di un utente. Inoltre, essi sono spesso più accessibili per persone anziane o con disabilità, contribuendo a migliorare l'accessibilità complessiva del si-

stema di trasporto pubblico per una gamma più ampia di utenti e, specialmente se utilizzati in condivisione tra gli utenti, diminuendo in tal modo il numero complessivo di veicoli in circolazione, riducono l'impatto ambientale;

in Italia, i noti conflitti tra i servizi di taxi e i servizi di noleggio con conducente riguardano principalmente la concorrenza, la regolamentazione del settore e le tariffe: i lavoratori delle due categorie hanno posizioni e interessi diversi e si scontrano per difendere la propria posizione nel mercato dei trasporti;

ad oggi, la mancanza di concorrenza a totale vantaggio dei taxi — con numeri estremamente limitati di licenze assegnate dai singoli enti locali, soprattutto nelle grandi città come Roma e Milano, anche al netto di annunci di prossimi aumenti — ha portato alla paradossale situazione per cui in media ogni tassista romano ha dichiarato 12.817 euro, quelli milanesi 19.591 euro, quelli bolognesi 20.298 euro, mentre a Napoli appena 6.275 euro (dati 2019, fonte Ministero dell'economia e delle finanze), con casi in cui qualche tassista onesto che dichiara pubblicamente i propri incassi e le proprie spese — di natura assolutamente superiore — viene bistrattato dalla propria cooperativa con motivazioni assolutamente ridicole e atteggiamenti che potenzialmente rasentano la condotta di *mobbing*;

senza considerare i numerosi casi, documentati ripetutamente da trasmissioni televisive negli scali romani di Ciampino e Fiumicino, di condotte fraudolente nei confronti di turisti e totalmente contrarie ai regolamenti comunali e alle disposizioni di legge, a riprova del fatto che la mancanza di concorrenza — dovuta ad una politica totalmente e volutamente inerme — ha creato per molti tassisti e molte cooperative, nel corso degli anni, la sensazione di poter operare al di sopra della legge e a totale detrimento degli utenti e della collettività,

impegna il Governo:

1) ad adottare iniziative volte a prevedere un aumento della dotazione del « Fondo

trasporto pubblico locale », in modo da garantire strumenti adeguati di programmazione degli investimenti e di risposta ai costi dovuti all'inflazione, al necessario aumento dell'offerta e dei servizi e agli adeguamenti infrastrutturali e tecnologici;

- 2) a rivedere, con mirate iniziative normative, i criteri di riparto del « Fondo trasporto pubblico locale », in modo che siano basati su parametri rilevanti, quali il numero di passeggeri, il numero di corse per chilometro e di chilometri per vettura complessivi, oltre alla natura degli incentivi erogati per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale;
- 3) a favorire e sostenere tutte le iniziative utili per famiglie, giovani e categorie meno avvantaggiate affinché sia loro possibile godere di una maggiore accessibilità economica all'acquisto di biglietti e abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale;
- 4) a porre in essere ogni iniziativa che favorisca la concorrenza nelle procedure di affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in particolar modo stabilendo che la pratica dell'affidamento tramite bando di gara pubblica della gestione dei servizi sia la procedura prioritaria di affidamento prevista a meno di circostanze eccezionali, al fine di garantire ai cittadini servizi di qualità ed evitare che affidamenti diretti e continue proroghe risultino in disservizi reiterati, come nei casi di *Trenord* e *Atac*;
- 5) ad adottare iniziative volte a prevedere, nell'ambito della discussione della legge sull'ordinamento e poteri della città di Roma capitale, una cabina di regia, sul modello di quella realizzata per il Giubileo del 2025, tra il Governo e Roma capitale ai fini dell'individuazione dei migliori strumenti amministrativi ed economici finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture su ferro;
- 6) ad intraprendere tutte le iniziative di competenza, ivi inclusa la diffusione

- delle figure di polizia amministrativa sui mezzi di trasporto pubblico locale e ferroviari, per contrastare ogni forma di violenza perpetrata nei confronti degli operatori del trasporto pubblico locale e garantire anche la sicurezza di tutte le cittadine e di tutti i cittadini utilizzatori dei 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'Ance, dalle associazioni delle aziende e i sindacati firmatari del contratto collettivo nazionale di lavoro;
- 7) ad adottare iniziative di competenza volte alla costruzione di vertiporti per la decarbonizzazione del trasporto locale e la promozione delle attività sperimentali e di ricerca nel settore, anche cooperando a livello europeo per la regolamentazione e la definizione di *standard* uniformi a livello sovranazionale;
- 8) ad adottare iniziative di competenza volte a realizzare un intervento regolatorio che incentivi anche gli investimenti nel settore della mobilità urbana condivisa tra più persone di mezzi o servizi di trasporto (*sharing mobility*), riconoscendone le esternalità positive;
- 9) a promuovere, per i servizi di trasporto pubblico non di linea, la concorrenza leale tra gli operatori del settore per assicurare ai cittadini un servizio efficiente, sicuro e sostenibile, garantendo la disponibilità dei servizi di trasporto su strada, liberalizzando l'accesso al mercato per gli operatori di settori nel rispetto di requisiti e normative fissati dalla legge e un'adeguata regolamentazione delle tariffe e revisione della tassazione, che consentano una corretta erogazione e accessibilità dei servizi e un'adeguata remunerazione degli operatori;
- 10) ad adoperarsi con tutti gli strumenti a propria disposizione per contrastare i fenomeni di evasione fiscale, condotte fraudolente e minacce nei confronti degli utenti, compiuti quotidianamente da alcuni appartenenti alla categoria dei tassisti — con particolare riferimento agli abusi commessi nei confronti dei turisti stranieri e nei grandi scali aeroportuali e ferroviari documentati regolarmente — al fine di offrire ai cittadini un servizio di trasporto pubblico non di linea migliore di quello attuale;
- 11) ad adottare iniziative di competenza volte a promuovere la cooperazione tra gli operatori del settore del trasporto pubblico non di linea, in modo complementare e integrativo rispetto al trasporto pubblico locale, anche attraverso l'integrazione di piattaforme di prenotazione e condivisione delle risorse, attraverso una regolamentazione chiara e omogenea, che tenga conto delle specificità di ciascun servizio e garantendo condizioni di concorrenza leale, nonché sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto attraverso la previsione di finanziamenti, investimenti pubblici e incentivi fiscali;
- 12) ad adottare iniziative volte a promuovere adeguatamente misure di incentivazione come il cosiddetto « *bike-to-work* », con l'obiettivo di rendere le città meno inquinate e più sgombre dal traffico, al contempo recando benefici per la salute degli utenti, grazie allo svolgimento giornaliero di attività fisica, realizzando un risparmio economico per i singoli cittadini e contribuendo alla riduzione delle emissioni inquinanti;
- 13) a mettere in atto le misure necessarie per l'implementazione del concetto « *Mobility as a Service* » (MaaS) su piano nazionale, superando la fase sperimentale rappresentata dal progetto del Piano nazionale di ripresa e resilienza « *Mobility as a Service for Italy* » e dotando il Paese di un sistema di mobilità integrata e *data driven*, che sfrutti appieno le poten-

zialità della digitalizzazione e dell'analisi dei dati per una mobilità sempre più sostenibile e incentrata sui bisogni degli utenti.

(1-00283) « Pastorella, Benzoni, Richetti, Bonetti, D'Alessio, Grippo, Sottanelli, Onori, Ruffino ».

La Camera,

premesso che:

il trasporto pubblico locale ha un ruolo fondamentale per assicurare la mobilità dei cittadini e mitigare le esternalità ambientali derivanti dalle attività private ed economiche, contribuendo concretamente e significativamente alla crescita del Paese;

servizi di trasporto pubblico locale efficienti e integrati rappresentano una priorità per i territori urbani e non: garantire la mobilità dei cittadini significa espandere le prospettive di sviluppo economico e assicurare parità di *chance* a quelle professionalità che incontrerebbero un ostacolo nella mancanza di mezzi privati o pubblici per raggiungere il luogo di lavoro, ma anche decongestionare le aree ad alta densità abitativa dove la qualità della vita risulta fortemente condizionata;

i mezzi di trasporto privati con motore endotermico rappresentano, ancora oggi, più di due terzi degli spostamenti quotidiani dei cittadini, elevando i livelli di inquinamento dell'aria e di inquinamento acustico, i tempi di percorrenza e incidendo concretamente sulle prospettive di conciliazione tra famiglia e lavoro, con inesorabili ricadute sul piano economico laddove le difficoltà alla mobilità, il traffico e la mancanza di collegamenti funge da deterrente per la domanda di beni e servizi;

tale condizione risulta accentuata soprattutto dalla scarsità di infrastrutture di trasporto pubblico locale che caratterizza il territorio nazionale nel suo complesso, ma anche dalla disomogeneità nell'offerta di servizi di mobilità offerti a livello regionale, i quali spesso risultano scarsamente integrati sia sul piano dei percorsi,

che su quello dell'intermodalità: circostanza, questa, aggravata dalla carenza di parcheggi di scambio e dalle precarie condizioni (igieniche, di sicurezza e di accessibilità) che non di rado caratterizzano gli stessi;

sia pure con differenti intensità e forme, vengono riscontrate in diverse regioni concrete difficoltà nell'accesso ai servizi di trasporto pubblico locale, soprattutto sul piano della qualità del servizio: ritardi, cancellazioni, guasti, « corse fantasma », lentezza, traffico. Questi sono solo alcuni dei principali ostacoli che affrontano quotidianamente i cittadini per recarsi al lavoro o per assolvere alle normali esigenze di vita;

il tema dei tempi di percorrenza e dei ritardi appare direttamente collegato alla necessità di intensificare l'implementazione delle corsie preferenziali lungo le tratte maggiormente trafficate: se infatti è evidente che l'inefficienza del trasporto pubblico locale sollecita l'utilizzo del mezzo di trasporto privato e quindi intensifica il traffico cittadino, allo stesso modo un servizio di mobilità « accelerato » — che possa giovare di corsie dedicate e, quindi, garantire tempi di percorrenza più brevi — promuove il ricorso al trasporto pubblico locale, decongestionando le strade e riducendo i tempi di percorrenza complessivi;

tra le pratiche di maggiore successo a livello locale vi è quella del titolo di viaggio integrato, ossia un biglietto o abbonamento che consente agli utenti, in un certo ambito territoriale, di usufruire dell'utilizzo dei diversi vettori di trasporto pubblico, anche di aziende diverse. Detta pratica trova ancora un'applicazione limitata nonostante sia una *best practice* nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico;

il rafforzamento della mobilità urbana ed extraurbana e il perseguimento di finalità di sostenibilità ambientale e di miglioramento della qualità della vita, in tale prospettiva, passano necessariamente per una politica di investimenti infrastrutturali che sia attenta anche alla fase di gestione e di misurazione delle *performance*;

allo stesso modo, il parco dei mezzi pubblici deve necessariamente essere rivisto e adeguato al nuovo contesto sociale, caratterizzato sia dalle nuove esigenze di transizione ecologica, ma anche dalla diffusione della « mobilità dolce » e dal mutamento delle abitudini e del conseguente diverso sviluppo dei territori, soprattutto grazie all'implementazione delle nuove tecnologie (*in primis* il lavoro agile);

ogni investimento deve necessariamente osservare quanto disposto dalla Convenzione Onu per i diritti delle persone con disabilità – ratificata dal Parlamento il 24 febbraio 2009 – che, all'articolo 20, prevede che gli Stati adottino misure efficaci a garantire alle persone con disabilità la mobilità personale con la maggiore autonomia possibile, provvedendo in particolare a: *a)* facilitare la mobilità personale delle persone con disabilità nei modi e nei tempi da loro scelti ed a costi accessibili; *b)* agevolare l'accesso da parte delle persone con disabilità ad ausili per la mobilità, apparati ed accessori, tecnologie di supporto, a forme di assistenza da parte di persone o animali e servizi di mediazione di qualità, in particolare rendendoli disponibili a costi accessibili; *c)* fornire alle persone con disabilità e al personale specializzato che lavora con esse una formazione sulle tecniche di mobilità; *d)* incoraggiare i produttori di ausili alla mobilità, apparati e accessori e tecnologie di supporto a prendere in considerazione tutti gli aspetti della mobilità delle persone con disabilità;

in questa prospettiva, appare fondamentale proseguire il percorso avviato con l'approvazione dell'articolo 10-*bis* del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191, con il quale è stato disposto un incremento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, da ripartire esclusivamente sulla base del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento del rapporto tra il numero di posti offerti sui mezzi di trasporto pubblico locale accessibili alle persone a mobilità ridotta e il totale dei posti offerti rispetto al medesimo rapporto registrato nell'anno precedente;

occorre elaborare investimenti mirati anche con riferimento alla sicurezza delle stazioni: nelle grandi città le aggressioni a danno di cittadini e viaggiatori sono in costante e preoccupante crescita, per numero e gravità, con aggressioni, furti, risse, rapine, minacce, percosse, violenze sessuali e molestie che risultano all'ordine del giorno in tutti i principali nodi ferroviari e metropolitani del Paese, soprattutto nelle ore notturne;

non appare tollerabile rimettere l'incolumità dei cittadini a dispositivi di sicurezza pubblica spesso dislocati solo a fini di deterrenza, ma che risultano vulnerabili per via delle gravi minacce che caratterizzano le principali stazioni, come testimonia la recente aggressione per il vice ispettore di polizia Christian Di Martino, aggredito alla stazione di Lambrate;

con riguardo al servizio di trasporto pubblico non di linea, risultano sempre più evidenti le criticità derivanti dalla carenza del servizio: quelli che ai firmatari del presente atto di indirizzo appaiono timidi interventi del Governo hanno portato limitatissime iniziative volte all'emissione di nuove licenze taxi e autorizzazioni di noleggio con conducente, con numeri che marcano una concreta distanza tra domanda e servizio di mobilità;

le carenze del servizio taxi, per lo più dettate dall'inadeguato numero di licenze, creano incontestabili disagi alla vita di cittadini, lavoratori e turisti che vengono pregiudicati nelle proprie necessità di mobilità, condizionandone la quotidianità e assurgendo a vera e propria fonte di stress, a detrimento del benessere personale prima ancora che di quello cittadino;

pare, inoltre, irrimandabile e urgente la necessità di ampliare l'offerta di taxi e ncc accessibili e in grado di trasportare utenti con disabilità, e comunque con mobilità ridotta, sempre secondo quanto previsto dalla già citata Convenzione Onu per i diritti delle persone con disabilità, stante il numero inadeguato di mezzi finalizzati a tale tipo di trasporto;

appare evidente che il Governo non sia in alcun modo orientato a promuovere

efficacemente e adeguatamente l'offerta del trasporto pubblico non di linea, come il servizio di noleggio con conducente (ncc), nonostante le critiche espresse dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, che a più riprese ha evidenziato il carattere anticoncorrenziale e ingiustificato della normativa italiana in materia di trasporto pubblico locale non di linea;

il trasporto pubblico locale necessita, dunque, di una strategia tangibile di rafforzamento: il miglioramento del servizio, della sua efficienza e utilità rappresentano un diritto sociale incompressibile, giacché direttamente preordinato a «rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese».

impegna il Governo:

- 1) ad adottare tutte le iniziative di competenza volte a rafforzare il sistema di trasporto pubblico locale – anche a livello infrastrutturale per quanto concerne il trasporto ferroviario, metropolitano e tranviario – nonché i collegamenti tra i comuni più piccoli e i centri delle città metropolitane, al fine di favorire le esternalità economico-sociali positive atte a garantire il benessere dei cittadini e, in particolar modo, i lavoratori pendolari e le loro famiglie;
- 2) ad adottare iniziative di competenza volte a disciplinare la mobilità, con modalità integrative, potenziando, ad esempio, il trasporto a chiamata – già in sperimentazione in alcuni comuni – così da permettere anche alle zone con bassa densità abitativa o poco servite dalle tradizionali reti di trasporto pubblico di poter accedere a servizi di trasporto pubblico locale integrati;
- 3) a favorire lo sviluppo dell'intermodalità tra i mezzi di trasporto, in attuazione del sub-Investimento 1.4.6 del Piano nazionale di ripresa e resilienza «*Mobility as a Service for Italy*», anche

prevedendo apposite convenzioni con gli operatori del settore, per facilitare il decongestionamento dei centri urbani dal traffico veicolare attraverso l'allestimento di parcheggi che fungano da *hub* multimodali, localizzandoli nei pressi di aree che permettano l'accesso al trasporto pubblico su rotaia, gomma, metropolitana e ai servizi di micromobilità, *car rental*, *car sharing*;

- 4) ad implementare, per quanto di competenza, misure tese ad incrementare il numero delle corsie preferenziali lungo le tratte maggiormente trafficate, al fine di ridurre i tempi di percorrenza e, conseguentemente, i ritardi;
- 5) ad assicurare, per quanto di competenza, la piena effettività del servizio di trasporto pubblico non di linea alle persone con disabilità o comunque con mobilità ridotta, rendendo obbligatorio l'eventuale adeguamento dei mezzi per l'accoglimento e il trasporto delle stesse, nonché delle infrastrutture pubbliche (ad esempio banchine), sì da scongiurare qualsiasi pregiudizio rispetto agli altri utenti, in applicazione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, ratificata dal Parlamento il 24 febbraio 2009;
- 6) ad adottare iniziative volte a rifinanziare adeguatamente il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 10-*bis* del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191, in particolare al fine di sostenere il servizio pubblico nelle aree a fallimento di mercato per gli operatori e aumentare le risorse disponibili per l'adeguamento dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale per le persone con disabilità;
- 7) a prevedere iniziative idonee per favorire il rinnovo e la manutenzione dei mezzi, favorendo l'utilizzo di quelli meno inquinanti, incentivando gli operatori del settore al rinnovo del parco veicolare, nonché ad incentivare inve-

- stimenti in nuove tecnologie, al fine di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti pubblici senza cagionare danni economici al settore;
- 8) ad adottare iniziative di competenza per far fronte all'aumento della criminalità nelle stazioni e agli atti di violenza nei confronti del personale, anche prevedendo sistemi di sorveglianza e sicurezza, nonché modalità di controllo dei titoli di viaggio all'imbarco sui mezzi, allo scopo di favorire la deterrenza rispetto a condotte criminose o sanzionabili e salvaguardare la fruizione del servizio di trasporto pubblico da parte dell'utenza;
- 9) ad incentivare le aziende e gli enti pubblici ad adottare dei piani spostamento casa-lavoro, che permettano di diluire il traffico veicolare e l'affluenza degli utenti dei mezzi pubblici nelle ore di punta, favorendo l'alternanza, ove possibile, tra il lavoro agile e quello in presenza;
- 10) ad adottare le iniziative normative necessarie a risolvere le sempre più evidenti gravi carenze e criticità rilevate e registrate in relazione al trasporto pubblico non di linea, anche in vista dei prossimi eventi internazionali in programma nel nostro Paese, come il Giubileo e le Olimpiadi e Paralimpiadi invernali, in particolare:
- a) a favorire il rilascio di nuove licenze per il servizio taxi, così da adeguare l'offerta di servizio pubblico all'aumento della domanda registrato nelle grandi città, rafforzando anche l'operatività del servizio ncc al fine di ottenere, nel brevissimo periodo, una risposta immediata all'imminente stagione estiva;
- b) incentivando il rilascio di licenze stagionali che possano garantire flessibilità ai livelli di servizio resi, così da non creare un *surplus* di offerta e favorire un meccanismo di adeguamento che contemperisca esigenze estemporanee e interessi degli operatori;
- 11) a favorire, per quanto di competenza, l'adozione di modelli organizzativi volti a consentire la pronta individuazione, segnalazione e sanzione di quei conducenti taxi e ncc che si rendono protagonisti di condotte illecite, come quelle richiamate in premessa;
- 12) a promuovere l'istituzione di un tavolo tecnico-politico con gli assessorati competenti per materia delle città metropolitane e delle principali località turistiche, che veda anche la presenza dei rappresentanti delle associazioni di categorie maggiormente rappresentative sul piano locale, per realizzare una piattaforma digitale unica che consenta di accedere al servizio di trasporto pubblico non di linea in maniera semplice e trasparente, consentendo la comparazione delle offerte e la libera scelta del vettore da parte dell'utente, nonché di avere informazioni affidabili circa l'adeguatezza delle vetture del vettore ad accogliere e trasportare persone con disabilità e comunque con mobilità ridotta;
- 13) ad adottare iniziative di competenza volte a incentivare gli enti locali all'adozione della pratica del « biglietto integrato », al fine di semplificare l'acquisto dei titoli di viaggio da parte degli utenti;
- 14) ad adottare iniziative di competenza volte a incentivare gli enti locali, nel rispetto della normativa comunitaria, ad assegnare il servizio di trasporto pubblico locale tramite procedure ad evidenza pubblica in luogo delle proroghe degli affidamenti *in house*.
- (1-00284) « Faraone, Gadda, De Monte, Del Barba, Marattin, Bonifazi, Boschi, Giachetti, Gruppioni ».
- La Camera,
premessi che:
la capacità di garantire un servizio di trasporto pubblico adeguato su tutto il territorio si inserisce nel quadro più gene-

rale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale; il trasporto pubblico locale, dunque, oltre a configurarsi come elemento essenziale del « diritto alla mobilità », previsto all'articolo 16 della Costituzione, costituisce un servizio di interesse economico generale;

il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ha trasferito la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle regioni, confermata poi anche dalla Corte costituzionale, con la sentenza n. 222 del 2005, come competenza residuale delle regioni. Tale riforma ha introdotto le seguenti novità: la distinzione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione operativa dei servizi; la trasformazione obbligatoria delle aziende speciali in società di capitali; l'introduzione del contratto di servizio quale strumento di regolazione del rapporto tra ente locale e gestori del servizio di trasporto locale; una graduale copertura dei costi del servizio mediante tariffa, con un progressivo incremento del rapporto ricavi da traffico/costi fino al 35 per cento;

il trasporto pubblico locale è finanziato principalmente tramite il cosiddetto « Fondo tpl », cioè il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito nel 2012 dalla legge di stabilità (legge 24 dicembre 2012, n. 228, articolo 1, comma 301), in sostituzione dei numerosi interventi di riforma che si erano succeduti negli anni, a partire dal 1997; tale fondo è ripartito tra le regioni con le modalità e le percentuali stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013;

il settore del trasporto pubblico locale veniva infatti finanziato, prima del 1997, con trasferimenti statali, sia con contributi di esercizio, che con contributi agli investimenti;

la legge delega sul federalismo fiscale (legge 5 maggio 2009, n. 42) ha previsto l'applicazione, per il settore del trasporto pubblico regionale, di un criterio

« misto » di finanziamento che tenesse conto, oltre che dei costi *standard*, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale;

il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (articolo 27, comma 1), ha determinato la consistenza del fondo fissandola per legge; lo stesso decreto ha previsto una riforma dei criteri di attribuzione del fondo, che si sarebbe dovuta applicare a decorrere dal 2020 (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019), ma la sua applicazione è stata più volte rinviata; su di essa sono poi intervenuti i decreti-legge n. 176 del 2022 e n. 104 del 2023, modificando tali criteri di ripartizione;

nel corso della crisi pandemica del COVID-19 sono state introdotte numerose disposizioni a sostegno del settore del trasporto pubblico locale e il periodo pandemico ha dato vita a una nuova dimensione della mobilità;

l'accessibilità « sistematica » al servizio di trasporto pubblico locale automobilistico è profondamente diversa, così come l'accessibilità occasionale nelle zone rurali, nelle aree a minore domanda, in quelle periferiche e nei borghi antichi; queste ultime presentano, rispetto ai centri urbani, maggiori problematiche legate all'abbandono e all'isolamento e sono gravate da un'eccessiva frammentazione amministrativa e produttiva;

in tale ambito, l'accesso al trasporto pubblico deve essere garantito a tutti, anche e soprattutto alle persone a mobilità ridotta. A tal fine, l'Unione europea, con una proposta di direttiva per l'adozione dell'Atto europeo di accessibilità (Aea), ha ritenuto necessario inserire nella sua agenda il tema e le problematiche legate all'accessibilità, termine che in questo caso è utilizzato con un'accezione molto ampia, che vuole comprendere prodotti, servizi, infrastrutture e tutto quanto serve, al fine di semplificare gli accessi e gli usi da parte di persone con disabilità e non solo. In Italia, secondo una stima del Censis, risultano oltre quattro milioni di persone con disa-

bilità, con un *trend* stimato in crescita fino a un totale di 6,5 milioni di persone nel 2040 ai quali deve essere garantito il diritto alla mobilità, riconducibile a varie disposizioni della Costituzione (articolo 1, primo comma, articoli 2, 3, 4, 16, 33 e 34);

in tale contesto, si ravvisa come il turismo occupa una posizione centrale nello sviluppo di tutte le regioni d'Italia e il trasporto pubblico ricopre da sempre una funzione strategica nelle dinamiche economiche e turistiche, aspetti che costituiscono la struttura portante del « sistema territorio-turismo-trasporti », per sostenere flussi di mobilità che oggi non possono più considerarsi eccezionali ma sistemici;

l'Unione europea con regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, individua i cosiddetti « servizi minimi » come quegli « obblighi di servizio pubblico intesi a garantire frequenza, qualità, regolarità per il trasporto sicuro a costi ragionevoli di elevata qualità »;

risulta essenziale, ad avviso dei firmatari del presente atto, introdurre un nuovo concetto di « servizio » inteso come « livello essenziale di trasporto » (let), le cui prestazioni da parte dell'amministrazione pubblica dovranno fornire a tutti i cittadini il rispetto del diritto alla mobilità in precedenza richiamato;

al riguardo, i « livelli essenziali di trasporto » hanno una finalità ben precisa e sono focalizzati attraverso un approccio basato nel rendere il servizio accessibile per tutti, integrativo alla mobilità privata, anche con forme diverse dalle soluzioni tradizionali, che prevedono collegamenti con bus tradizionali che mediamente viaggiano con un fattore di carico che non supera il 50 per cento di capienza e autobus che circolano vuoti in determinate ore della giornata e in corrispondenza di specifici territori;

in uno scenario in cui la velocità di sviluppo del Paese rappresenta una funzione anche del proprio sistema di trasporto, assume una notevole importanza la definizione di una legge di riforma del

trasporto pubblico locale con l'obiettivo di « disegnare » modelli d'intervento in grado di connettere i territori nei luoghi più disagiati, suggerendo soluzioni « intelligenti », attraverso un alto livello di tecnologia *high-tech* e *IoT*, incentivando al contempo, l'utilizzo di applicazioni per integrare le diverse forme di trasporto, in particolare sviluppando piattaforme « MaaS » (*Mobility as a Service*) in grado di promuovere mobilità sostenibile e intermodale, comprendendo anche il soddisfacimento degli spostamenti delle persone con disabilità;

tuttavia, la scarsa perequazione dei trasferimenti si è di fatto tradotta negli anni in un'affannosa copertura delle spese correnti legate alla gestione dei contratti di servizio a scapito degli investimenti, ossia a scapito del perseguimento di *standard* quantitativi e qualitativi del servizio di trasporto pubblico locale in linea con le esigenze della mobilità urbana e di chi utilizza il trasporto pubblico per studio, lavoro o tempo libero;

al fine del riparto del nuovo « Fondo tpl », ad avviso dei firmatari del presente atto, si dovrà pertanto considerare l'applicazione del nuovo concetto dei « livelli essenziali di trasporto », quale sintesi delle disposizioni del decreto legislativo n. 36 del 2023 e del decreto legislativo n. 201 del 2022, e contestualmente una nuova ripartizione della spesa pubblica delle regioni e delle province autonome, che consideri specifici indicatori in tema di territorio, demografia, economia, mobilità, offerta di trasporto e, in minima parte, spesa storica;

la IX commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, in data 13 febbraio 2024, ha approvato, tra le altre, la risoluzione n. 8-00042, sottoscritta dai firmatari del presente atto, che poneva queste tematiche al centro dell'agenda del Governo e della maggioranza e nella quale erano contenuti gli impegni necessari per affrontare in modo efficace le problematiche evidenziate,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative normative volte a definire una nuova disciplina di ri-

- forma del trasporto pubblico locale, di supporto agli indirizzi regionali;
- 2) a valutare l'opportunità di programmare, per quanto di competenza, una serie di iniziative per la definizione di un nuovo strumento essenziale per « disegnare » modelli d'intervento a supporto delle regioni, delle città metropolitane e dei comuni con più di 15 mila abitanti sulla base di un sistema innovativo di pianificazione del sistema « territorio-trasporti-turismo »;
 - 3) ad adottare le opportune iniziative, per quanto di competenza, per favorire una completa transizione digitale del settore e assicurare maggiori connessioni per la mobilità degli utenti, in particolare anziani, pendolari e persone con disabilità, nonché per le aree più isolate e svantaggiate dal punto di vista geografico;
 - 4) a promuovere uno studio di settore finalizzato alla definizione del concetto di « livello essenziale di trasporto », ovvero prestazioni e servizi che l'amministrazione pubblica è tenuta a fornire a tutti i cittadini in ragione del rispetto di quel diritto alla mobilità, riconducibile a varie disposizioni della Costituzione (articolo 1, primo comma, articoli 2, 3, 4, 16, 33 e 34), sulla base dei livelli essenziali di prestazione;
 - 5) ad adottare iniziative di competenza volte a introdurre, al fine del riparto del nuovo « Fondo tpl », il concetto innovativo dei « livelli essenziali di trasporto », quale sintesi delle disposizioni del decreto legislativo n. 36 del 2023 e del decreto legislativo n. 201 del 2022, come esposto in premessa, nonché un nuovo modello di ripartizione della spesa pubblica che consideri specifici indicatori in tema di territorio, demografia, economia, mobilità, offerta di trasporto e, in minima parte, spesa storica;
 - 6) ad adottare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e nel rispetto delle norme europee sugli aiuti di Stato, le opportune iniziative volte ad agevolare ulteriormente gli investimenti delle

aziende di trasporto pubblico locale per un rinnovo del parco circolante che tenga conto delle diverse tecnologie e combustibili dei mezzi, al fine di garantire più efficienza nella circolazione e una riduzione delle emissioni inquinanti.

(1-00285) « Maccanti, Raimondo, Caroppo, Alessandro Colucci, Dara, Deidda, Sorte, Furgiuele, Amich, Tosi, Marchetti, Baldelli, Pretto, Cangiano, Frijia, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, per sapere – premesso che:

a seguito dell'accertamento di episodi di corruzione riguardanti i vertici della Giunta della Regione Liguria e dell'Autorità di sistema portuale e di altri gravi illeciti, la Guardia di finanza di Genova la mattina del 7 maggio 2024 ha posto agli arresti Paolo Emilio Signorini, amministratore delegato di Iren ed ex Presidente dell'Autorità Portuale, Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, e Matteo Cozzani, capo di gabinetto, quest'ultimo accusato addirittura di attività di stampo mafioso;

pur di « ottenere l'elezione o la rielezione » avrebbero « svenduto la propria funzione pubblica e la propria attività in cambio di finanziamenti, abdicando in tal modo ai propri importanti doveri istituzionali ». Queste le dure parole del giudice per le indagini preliminari nei confronti degli arresti. La maxi inchiesta ligure, iniziata nel

2020, sta portando alla luce un sistema corruttivo fatto di tangenti e favori tra amministrazione regionale e mondo dell'imprenditoria, di proroghe illegittime di concessioni demaniali portuali trentennali, di agevolazioni di *iter* di pratiche edilizie, di « espansione » di supermercati, passando dalla questione delle spiagge alla gestione dei rifiuti;

gli accusati sono ad oggi 25 tra cui dirigenti pubblici e famosi imprenditori. Figurano poi tra gli indagati Aldo Spinelli e suo figlio Roberto, entrambi imprenditori nel settore logistico ed immobiliare, Mauro Vianello, imprenditore operante nell'ambito del Porto di Genova, Francesco Moncada, consigliere di amministrazione di Es-selunga S.p.a., tutti accusati di reati di corruzione. A Italo Cozzani, coordinatore regionale della campagna elettorale per la Lista « Cambiamo con Toti Presidente », Maurizio Testa e Arturo Angelo Testa è contestata, inoltre, l'aggravante di cui all'articolo 416-bis.1 del codice penale per aver commesso il reato di corruzione elettorale al fine di agevolare l'attività dell'associazione mafiosa Cosa Nostra. Analogo reato di cosiddetta corruzione elettorale ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 570 del 1960 viene contestato a Venanzio Maurici, quale elettore e referente « genovese » del *clan* Cammarata del Mandamento di Riesi;

gli indizi a carico degli indagati sono stati raccolti nel corso di attività di intercettazione, pedinamento ed osservazione da parte della Procura della Repubblica di Genova. L'indagine, inizialmente concentrata su ipotesi di corruzione elettorale, si è successivamente sviluppata su innumerevoli illeciti. Tra le carte della magistratura si parla di un sistema corruttivo abituale e sistematico, di un vero e proprio meccanismo « perfettamente collaudato »;

ad oggi sono in corso altre perquisizioni disposte dalla Procura della Repubblica di Genova, in quanto il sistema di corruzioni è estremamente ramificato e questi arresti potrebbero non essere gli ultimi;

quanto sta accadendo in Liguria porta ancora una volta alla luce il fatto che purtroppo viviamo in un momento storico caratterizzato da gravissime condotte corruttive in ambito regionale, nazionale e comunitario e contestualmente ed inequivocabile la volontà di alcune forze politiche è quella di voler affievolire ed « ammorbidire » gli istituti giuridici a tutela della legalità depotenziando la loro capacità investigativa. In questo contesto lo *slogan* politico di voler attuare una « revisione » del nostro sistema penale e legalitario, di voler depenalizzare il reato di abuso d'ufficio, di voler ridimensionare il reato di traffico di influenze illecite, di voler avviare azioni di censura delle intercettazioni anche per reati di mafia e corruzione, e di voler disincentivare la tracciabilità dei pagamenti non può che aggravare ulteriormente i fenomeni corruttivi in tutte le sue molteplici declinazioni;

in base all'articolo 126 della Costituzione il Presidente della Repubblica può disporre con decreto motivato lo scioglimento del Consiglio regionale e la rimozione del Presidente della Giunta che abbiano compiuto atti contrari alla Costituzione o gravi violazioni di legge;

come risulta dalla legge n. 62 del 1953, la proposta dello scioglimento è avanzata dal Presidente del Consiglio dei ministri, previo parere della Commissione parlamentare per le questioni regioni e previa deliberazione del Consiglio dei ministri;

ad avviso dei firmatari del presente atto, la compromessa situazione del Presidente della Giunta regionale ligure alla luce dei fatti emersi risulta del tutto incompatibile con l'importanza dell'incarico ricoperto. Oltre ai connessi eventuali profili di carattere penale, le gravi condotte gettano infatti una oscura e pesante ombra sulla sua attività di governo regionale che non consentono — *pro futuro* — la permanenza in carica —:

se non intenda verificare la sussistenza delle condizioni per proporre, ai sensi dell'articolo 51 della legge 10 febbraio 1953, n. 62, lo scioglimento del Consiglio

regionale della Liguria e la rimozione del Presidente della Giunta, secondo quanto previsto dall'articolo 126 della Costituzione.

(2-00375) « Traversi, Francesco Silvestri, Appendino, Quartini, D'Orso ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

FOSSI, SIMIANI, GIANASSI, BONAFÈ, FURFARO, BOLDRINI, DI SANZO e SCOTTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

vaste zone della Toscana sono state colpite nel mese di novembre 2023 da eventi alluvionali che hanno causato gravissimi danni ad infrastrutture, frane, esondazioni di fiumi e allagamenti diffusi;

il Governo ha dichiarato lo stato di emergenza per i territori colpiti dalle alluvioni con apposite delibere del Consiglio dei ministri del 3 novembre 2023 e 5 dicembre 2023 (province di Massa-Carrara, Lucca, Firenze, Livorno, Pisa, Pistoia e Prato);

secondo i dati Irpet l'alluvione ha interessato 18.723 ettari di terreno mentre la stima dei danni ammonta a 2,7 miliardi di euro;

dai dati resi noti sul sito del Governo sarebbero stati stanziati ad oggi complessivamente soltanto 255,7 milioni di euro per i territori alluvionati:

66 milioni di euro finalizzati alle misure economiche di immediato sostegno al tessuto economico e sociale nei confronti della popolazione e delle attività economiche e produttive direttamente interessate dall'evento, per fronteggiare le più urgenti necessità;

100 milioni di euro di fondo perduto Simest per l'indennizzo dei danni materiali diretti subiti dalle imprese esportatrici nei territori colpiti;

6 milioni di euro per i danni subiti dalle imprese agricole;

50 milioni di euro per il recupero della capacità produttiva;

25 milioni di euro per l'organizzazione e l'effettuazione degli interventi di soccorso e assistenza alla popolazione, nonché per il ripristino della funzionalità dei servizi pubblici e delle infrastrutture di reti strategiche e per altri interventi di protezione civile;

3,7 milioni di euro per Lucca e Massa Carrara;

5 milioni di euro per gli interventi su Livorno, Pisa, Prato, Pistoia e Firenze;

88.500.000 di euro stanziati con delibera del Consiglio dei ministri del 30 aprile 2024 per gli interventi sulle province coinvolte;

a quanto si apprende però dalla stampa i risarcimenti statali, comunque ancora nettamente inferiori ai danni, non sono stati ancora trasmessi alla struttura commissariale e pertanto non possono essere avviate le procedure di erogazione dell'immediato sostegno alle famiglie ed alle imprese. Mancherebbero addirittura i decreti sulle modalità di erogazione delle risorse;

secondo quanto reso noto dai sindaci moltissime imprese e famiglie, ancora in difficoltà e con negozi o abitazioni ancora inagibili, avrebbero ricevuto soltanto le erogazioni stanziata dalla regione Toscana e dagli stessi enti locali (come per le auto, che non verranno coperti dalle procedure avviate a livello nazionale ma solo dalle risorse regionali): si tratta di una situazione insostenibile ad oltre 7 mesi dalle alluvioni —:

se i 66 milioni di euro, finalizzati alle misure economiche di immediato sostegno al tessuto economico e sociale nei confronti della popolazione e delle attività economiche e produttive direttamente interessate dall'evento, per fronteggiare le più urgenti necessità, siano effettivamente disponibili per l'erogazione alla popolazione ed alle imprese;

quali siano state, nel dettaglio, le risorse ad oggi realmente distribuite tra quelle

stanziare dal Governo rispettivamente per primo soccorso, ristori danni imprese e cittadini e opere di ricostruzione;

per quali motivi vi siano stati oggettivi e inqualificabili ritardi sulla tempistica delle erogazioni;

quando e dove il Governo intenda reperire le ulteriori e necessarie risorse per garantire ristori adeguati a famiglie ed imprese e iniziare la ricostruzione.

(5-02370)

Interrogazione a risposta scritta:

D'ALFONSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del turismo, al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per gli affari regionali e le autonomie, al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministro per la protezione civile e le politiche del mare.* — Per sapere — premesso che:

con il decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59 l'Italia ha recepito la direttiva europea, nota come «*Bolkestein*» (2006/123/CE), che, per eliminare gli ostacoli alla libera circolazione dei servizi e per favorire la libera concorrenza, impone di esperire gare d'appalto pubbliche a partire dal 2009;

in Italia l'attenzione si è concentrata soprattutto sui settori legati a concessioni pubbliche — commercio ambulante e gestione di aree demaniali balneari — nei quali le ripetute proroghe hanno di fatto vanificato la possibilità dell'apertura a nuove realtà economiche per il timore di perdita di posti di lavoro e di investimenti;

la recente sentenza del Consiglio di Stato, già preceduta da due sentenze identiche del 2021 oltre che dalla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 2023, ribadisce che i beni demaniali, come lo è il territorio balneare, vanno messi all'asta e che la direttiva europea *Bolkestein* per le concessioni balneari dovrà essere applicata entro il 31 dicembre 2024, obbligando le amministrazioni a disappli-

care eventuali deroghe, alcune delle quali già in essere, assolutamente incompatibili con i principi ribaditi dalla Corte di giustizia, dalla Corte costituzionale, dalla giurisprudenza amministrativa e dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

l'applicazione della riforma potrebbe comportare seri rischi sia per chi sceglie oggi di investire in questo settore, sia per chi ha fatto della balneazione un'impresa familiare di lavoro che va avanti da decenni. La riforma infatti potrebbe comportare l'inasprimento delle disuguaglianze tra i territori, l'entrata in campo di potenti soggetti imprenditoriali che sfruttando la posizione dominante possono mettere in atto comportamenti non concorrenziali con conseguenti aumenti di tariffe;

due direttive europee, la direttiva 2014/89/UE del 23 luglio 2014 e la direttiva 2008/56/CE del 17 giugno 2008, affidano anche agli operatori economici la responsabilità della tutela dello spazio marittimo; è difficile immaginare che chi sia estraneo alla conoscenza dei luoghi sia interessato a farsi carico di profili progettuali di questo tipo. Ma c'è di più: una sentenza dei giudici del Consiglio di Stato del 2021, a firma del Presidente Patroni Griffi, già proponeva che attraverso quei bandi fosse riconosciuto il Valore che i concessionari balneari hanno nell'economia turistica, sia in termini identitari che di occupazione, affermando in sostanza che il bando può prevedere procedure *ad hoc* che tengano conto dello specifico delle realtà attuali, con tutte le loro esperienze, peculiarità e caratteristiche di gestione locale;

si potrebbero quindi ritagliare i livelli territoriali ottimali e, individuato il tipo di gara da esperire, ben si potrebbero stabilirne le regole, tenendo conto del valore delle gestioni precedenti, inserendo punteggi differenziati sulla base della qualità dei servizi, della sostenibilità sociale e ambientale, della sostenibilità del piano degli investimenti in relazione alla tipologia della concessione da gestire, della capacità di interazione del progetto da valutare con il

complessivo sistema turistico ricettivo del territorio locale —:

quali iniziative si intendano adottare, per quanto di competenza, per completare la mappatura delle spiagge, fondamentale per definire gli ambiti funzionali ottimali rispetto al livello più vicino al territorio e per conoscere la consistenza di ogni gara, e quindi per attivare le gare, promuovendo la valorizzazione di quanto emerge dalla giurisprudenza e dalle realtà sociali, occupazionali, progettuali e contrattuali in essere evitando così il perpetuarsi di iniziative prive di futuro. (4-02801)

* * *

AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazioni a risposta immediata:

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

la Georgia ha ottenuto nel dicembre 2023 lo *status* di Paese candidato all'Unione europea;

recenti sondaggi, come riportato dalla *Cnn*, certificano che l'80 per cento dei georgiani è favorevole all'adesione all'Unione europea; da inizio maggio 2024 decine di migliaia di persone sono tornate a manifestare contro l'approvazione del « progetto di legge sulle influenze straniere », voluto dal partito di Governo « Sogno georgiano » e ripresentato tale e quale un anno dopo il ritiro a seguito delle manifestazioni di piazza nel 2023;

tale progetto di legge è stato ribattezzato « legge russa » perché replica analoga legge repressiva in vigore in Russia e viene inteso dalle opposizioni come una minaccia alla libertà dei media e alle aspirazioni maggioritarie nel Paese di entrare nell'Unione europea;

la polizia, come nel passato, è intervenuta per disperdere i dimostranti con l'impiego di gas lacrimogeni, cannoni ad

acqua e proiettili di gomma, arrestando decine di persone;

la proposta di legge, in dirittura d'arrivo nel Parlamento georgiano, violerebbe diverse condizioni legate alla candidatura della Georgia all'Unione europea, bloccando il processo di adesione come chiaramente sottolineato dall'Alto rappresentante dell'Unione europea, Josep Borrell;

questi disordini, esattamente come un anno fa, nell'interpretazione condivisa vanno oltre il destino della legge, rivelando la frattura interna alla Georgia, cerniera tra Europa e Russia, tra chi vuole recuperare i rapporti con Mosca e chi spinge invece per una precisa scelta occidentale;

due territori georgiani con minoranze russofone, Abkhazia e Ossezia del Sud, sono occupate da soldati russi dal 2008 e rischiano di essere usati come cavalli di Troia per replicare quanto avvenuto in Ucraina —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda intraprendere, di concerto con i *partner* europei, affinché il Governo georgiano rispetti la volontà popolare per una società aperta e mantenga gli impegni presi riguardo al percorso d'integrazione europea. (3-01199)

DEBORAH BERGAMINI, ORSINI, MARROCCO, BARELLI, ARRUZZOLO, BAGNASCO, BATTILOCCHIO, BATTISTONI, BENIGNI, CALDERONE, CANNIZZARO, CAPPELLACCI, CAROPPO, CASASCO, CATTANEO, CORTELAZZO, DALLA CHIESA, D'ATTIS, DE PALMA, FASCINA, GATTA, MANGIALAVORI, MAZZETTI, MULÈ, NEVI, NAZARIO PAGANO, PATRIARCA, PELLA, PITTALIS, POLIDORI, ROSSELLO, RUBANO, PAOLO EMILIO RUSSO, SACCANI JOTTI, SALA, SORTE, SQUERI, TASSINARI, TENERINI e TOSI. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

il 13 maggio 2024 si è svolta la prima riunione del Tavolo sulle conseguenze della crisi nel Mar Rosso per l'economia italiana, fortemente voluto dal Vice Presidente del

Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale Tajani, co-presieduto anche dal Ministro delle imprese e del *made in Italy* Urso;

prima della crisi oltre il 40 per cento del commercio estero via mare dell'Italia passava da Suez e la circumnavigazione del continente africano comporta un allungamento dei tempi e un aumento dei costi a danno della competitività delle imprese e dei porti italiani;

è operativo nell'area del Mar Rosso il dispositivo multidominio approvato dal Parlamento, che prevede anche la partecipazione alla missione europea « Aspides » —:

quali siano le iniziative che il Ministro interrogato intenda intraprendere per supportare le imprese italiane e quale sia il primo bilancio della missione europea che opera nell'area. (3-01200)

RICCARDO RICCIARDI, CONTE, FRANCESCO SILVESTRI, BALDINO, SANTILLO, AURIEMMA, CAPPELLETTI, FENU e ASCARI. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

il 10 maggio 2024 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato con 143 voti favorevoli, 9 contrari e 25 astenuti, tra cui l'Italia, una risoluzione presentata dagli Emirati Arabi Uniti che riconosce la Palestina come qualificata per diventare membro a pieno titolo delle Nazioni Unite;

la risoluzione raccomanda, altresì, al Consiglio di sicurezza dell'Onu di « riconsiderare favorevolmente la questione », considerata l'apposizione del veto statunitense di aprile 2024 in merito, in quanto il via libera del Consiglio è condizione necessaria per un'approvazione piena;

il testo approvato concede alla Palestina dei nuovi diritti in seno all'Assemblea, anche se non gli è riconosciuto il diritto di voto sulle risoluzioni. In particolare, è concesso ai suoi rappresentanti di partecipare alle discussioni su tutti gli argomenti, di proporre autonomamente dei temi da di-

scutere, nonché prendere parte ai dibattiti e alle conferenze organizzate dall'Onu;

visti i ridotti effetti concreti dell'approvazione della risoluzione in oggetto, il voto espresso a forte maggioranza ha un grande valore simbolico e solidaristico, considerata la catastrofe umanitaria in atto nella Striscia di Gaza e l'intenzione di Israele di procedere con l'offensiva su Rafah;

in tale contesto, a parere degli interroganti, suscita sgomento la motivazione del voto di astensione italiano adottata dal Rappresentante permanente italiano all'Onu, Maurizio Massari, il quale ha dichiarato che « nutriamo dubbi sul fatto che l'approvazione della risoluzione odierna contribuirà all'obiettivo di raggiungere una soluzione duratura al conflitto. Ecco perché abbiamo deciso di astenerci », aggiungendo che « l'importanza di ripristinare un orizzonte politico al fine di rispondere alle legittime aspirazioni del popolo palestinese dovrebbe guidare la nostra azione nel medio termine. Nel breve termine, la priorità dovrebbe essere data alla risoluzione della catastrofica e tragica crisi umanitaria nella Striscia di Gaza ». Il voto di astensione dell'Italia e le motivazioni del Rappresentante permanente italiano all'Onu non si conciliano a parere degli interroganti con quanto sostenuto in vari contesti dal Ministro interrogato, ossia che l'unica possibilità per uscire dalla crisi di Gaza e costruire un futuro di pace sia la soluzione « due popoli, due Stati » —:

quale sia il nesso logico, politico e diplomatico del voto di astensione dell'Italia espresso in merito alla risoluzione in oggetto, considerata la catastrofe umanitaria in atto e l'obiettivo del raggiungimento della pace nella soluzione « due popoli, due Stati ». (3-01201)

Interrogazione a risposta scritta:

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

un articolo dall'agenzia di stampa Ansa del 3 marzo 2024, pubblicato dopo i recenti

casi di Ilaria Salis detenuta in Ungheria e Filippo Mosca in Romania, riporta che secondo i dati forniti dall'Osap (organizzazione sindacale autonoma di polizia penitenziaria) sono 2663 gli italiani attualmente detenuti all'estero, tra i quali Maurizio Cocco, detenuto in Costa d'Avorio dal 2022;

l'ingegnere di Fiuggi, che all'epoca dei fatti lavorava in Africa nel settore delle costruzioni, fu incarcerato il 2 giugno del 2022 in una maxi retata con l'accusa di appartenere a un'organizzazione dedita al narcotraffico e riciclaggio pertanto fu rinchiuso nel carcere di Abidjan, una struttura che avrebbe la capienza di mille persone ma ne contiene circa diecimila, in condizioni disumane e con violazioni delle norme processuali e dei diritti umani secondo quanto riportato da diversi quotidiani nazionali e canali di informazione (*Il Tempo, il Messaggero, Rainews.it*);

un articolo de «*Il Messaggero*», a firma di Pierfederico Pernarella, ripercorre la vicenda e racconta che pochi mesi dopo l'arresto era stata provata l'infondatezza delle accuse, ma contestualmente Maurizio Cocco fu incriminato per il reato di frode fiscale e mandato a processo per aver ricevuto il pagamento di trecentomila euro in contanti da un imprenditore francese per la costruzione di un palazzo, cifra fatturata e tenuta sul conto;

in Costa d'Avorio non c'è limite al movimento di denaro in contanti e all'agenzia delle entrate ivoriane non risultano evasioni fiscali da parte di Cocco che peraltro in quel caso informò la direttrice della banca (a sua volta indagata e poi prosciolta confermando il racconto dell'italiano) che aveva informato anche il suo superiore dell'area *Corporate*;

nonostante quanto sopra descritto, il 7 maggio 2024 Maurizio Cocco è stato condannato a due anni di reclusione, pena che si concluderà il 2 giugno 2024, giorno in cui potrà uscire dal carcere;

l'imprenditore e la famiglia, assistiti in Italia dall'avvocato Pasquale Cirillo, dopo aver scritto appelli al Governo e al Presidente della Repubblica hanno annunciato

la volontà di fare appello per dimostrare la propria innocenza e provare che la condanna a due anni per frode sia stata utilizzata solo per giustificare la lunga detenzione nel carcere di Abidjan —

se il Governo sia a conoscenza dei fatti descritti in premessa;

cosa intenda fare e cosa abbia fatto tramite la propria rappresentanza diplomatica per tutelare e assistere il cittadino italiano e per verificare le condizioni di detenzione;

quali iniziative di competenza intenda assumere affinché siano garantiti i diritti umani fondamentali di Maurizio Cocco, cittadino italiano detenuto in Costa d'Avorio.

(4-02800)

* * *

AFFARI EUROPEI, SUD, POLITICHE DI COESIONE E PNRR

Interrogazioni a risposta immediata:

FOTI, MESSINA, ANTONIOZZI, GARDINI, MONTARULI, RUSPANDINI, MANTOVANI, ROTONDI, AMBROSI, CAIATA, DI MAGGIO, DONZELLI, GIORDANO, PIETRELLA, COPPO e OSNATO. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

il Piano nazionale di ripresa e resilienza dell'Italia è stato approvato a livello europeo il 13 luglio 2021, con decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea. La decisione di esecuzione contiene un allegato con cui vengono definiti, in relazione a ciascun investimento e riforma, precisi obiettivi e traguardi, cadenzati temporalmente, al cui conseguimento si vincola l'assegnazione delle risorse;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano prevedeva 132 investimenti e 63 riforme, cui corrispondevano 191,5 miliardi di euro, suddivisi tra 68,9 miliardi di euro di sovvenzioni a fondo perduto e 122,6

miliardi di euro di prestiti, da impiegare nel periodo 2021-2026 attraverso l'attuazione del Piano;

il regolamento n. 2023/435 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 febbraio 2023 ha previsto l'inserimento del capitolo dedicato al piano *REPowerEU* nel Piano nazionale di ripresa e resilienza;

l'Italia ha presentato la proposta di revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, comprensivo del capitolo dedicato a *REPowerEU*, il 7 agosto 2023, in coerenza con l'indirizzo espresso dal Parlamento mediante l'approvazione in data 1° agosto 2023 di apposite risoluzioni;

il 4 settembre 2023 è stato avviato formalmente il negoziato con la Commissione europea, che ha visto oltre 150 tavoli di lavoro, di taglio tecnico e di taglio strategico, a cui hanno preso parte la struttura di missione Pnrr della Presidenza del Consiglio dei ministri, le amministrazioni titolari delle misure interessate e il Ministero dell'economia e delle finanze. Il Governo ha inoltre assicurato la massima condivisione con le parti sociali, le regioni e gli enti locali, nell'ambito della cabina di regia che, dal mese di settembre 2023, si è riunita 20 volte;

con decisione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023 è stata approvata la proposta di revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

il nuovo Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede la realizzazione, entro giugno 2026, di 150 investimenti e 66 riforme, 620 traguardi e obiettivi, con una dotazione complessiva di 194,4 miliardi di euro, suddivisi tra 71,8 miliardi di euro di sovvenzioni a fondo perduto e 122,6 miliardi di euro di prestiti;

con il decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, sono state adottate misure urgenti dirette a consentire la realizzazione degli investimenti e delle riforme previste dal nuovo Piano nazionale di ripresa e resilienza —:

quale sia lo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza ita-

liano e quali iniziative si intenda assumere al fine di assicurare il conseguimento di tutti i suoi obiettivi. (3-01204)

BORRELLI, ZANELLA, BONELLI, DORI, FRATOIANNI, GHIRRA, GRIMALDI, MARI, PICCOLOTTI e ZARATTI. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

l'Europa chiede all'Italia, ormai da tempo, di tornare a far crescere il Sud come condizione preliminare per la ripartenza dell'intero Paese. Il suo rilancio non è, pertanto, solo un tema nazionale, ma una questione che ha oramai varcato i confini. Infatti, a riprova di ciò, l'obiettivo della coesione territoriale occupa il preambolo sia del regolamento (UE) n. 2021/241, istitutivo del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che del decreto istitutivo del Fondo per lo sviluppo e la coesione;

la suddetta premessa serve a ribadire come la priorità trasversale di ridurre le disuguaglianze territoriali prevista nel Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano non si configura più come una scelta opzionale, ma obbligatoria;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede che ai territori del Mezzogiorno venga assicurato un complesso di risorse pari almeno al 40 per cento di quelle allocabili, per un totale di 82 miliardi di euro a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, a fronte del 34 per cento già previsto dalla normativa vigente per la ripartizione degli investimenti ordinari destinati al territorio nazionale;

la suddetta riserva del 40 per cento è un obiettivo raggiungibile, ma non necessariamente garantito. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza, infatti, non ha un'esplicita dimensione territoriale ed è carente di criteri che dovrebbero ispirare l'allocazione geografica delle risorse di ciascuna misura, ossia di tutti quegli indicatori relativi ai livelli di sviluppo delle diverse aree, alla gravità dei problemi occupazionali o di dotazione territoriale di infrastrutture e servizi pubblici, rispetto ai quali modulare gli interventi;

la revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, dalla quale il Sud ne è uscito sensibilmente penalizzato, rischia di aggravare la polarizzazione del Paese: degli 83 interventi ridimensionati, 46 (ossia il 48 per cento del totale per un valore di 54,4 miliardi di euro) erano destinati al Sud, così come la metà delle 9 misure definanziate (per un totale di 7,6 miliardi di euro) si riferisce ad interventi da realizzarsi nelle regioni meridionali. Inoltre, la regola della concentrazione territoriale delle risorse rende complicato l'eventuale ricorso al Fondo per lo sviluppo e la coesione per finanziare gli interventi esclusi dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, dal momento che per questo fondo sussistono previsioni normative migliori che riservano l'80 per cento delle risorse a favore delle regioni del Mezzogiorno;

nonostante la riserva del 40 per cento, le quote più basse allocate al Sud sono quelle del Ministero del turismo (28,6 per cento) e del Ministero delle imprese e del *made in Italy* (24,8 per cento): un paradosso, considerando l'importanza che entrambi i Dicasteri rivestono per il rilancio del Mezzogiorno —:

se non ritenga di dover incessantemente presidiare il vincolo del 40 per cento di risorse allocabili al Mezzogiorno, rendendolo cogente in ogni successiva fase di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. (3-01205)

SARRACINO, PROVENZANO, GUERRA, AMENDOLA, BARBAGALLO, D'ALFONSO, DE LUCA, GRAZIANO, IACONO, LACARRA, LAI, MARINO, UBALDO PAGANO, TONI RICCIARDI, STEFANAZZI, STUMPO, GHIO, FERRARI, CASU e FORNARO. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

nella XVIII legislatura, con l'articolo 27 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, e l'articolo 1, comma 168, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, è stata introdotta la cosiddetta « decontribuzione Sud », un'agevolazione che riconosce un esonero contri-

butivo del 30 per cento fino al 2025, del 20 per cento per gli anni 2026 e 2027 e del 10 per cento per gli anni 2028 e 2029 dei contributi previdenziali dovuti dai datori di lavoro privati operanti nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia;

secondo il rapporto « Incentivi all'occupazione » del marzo 2024 dell'Osservatorio sul precariato dell'Inps, sono stati agevolati complessivamente 2,9 milioni di rapporti di lavoro nel 2021, 3,1 milioni nel 2022, 3,2 milioni nel 2023, circa due terzi dei quali a tempo indeterminato, confermandosi come l'agevolazione di maggior impatto per numero di dipendenti coinvolti;

l'applicabilità della decontribuzione prevista dalla legislazione vigente è stata, da ultimo, autorizzata dalla Commissione europea solo fino al 30 giugno 2024, previa notifica del Governo italiano che, tuttavia, non sembrerebbe intenzionato, a quanto si apprende, a richiedere ulteriori proroghe, limitandosi all'avvio di un negoziato con la Commissione per verificare nuove modalità e sostituendo una misura generale, a favore del Mezzogiorno, estesa a tutti i rapporti, nuovi e in essere, con qualsivoglia tipologia contrattuale, con i ben più circoscritti incentivi — « *bonus* giovani », « *bonus* donne », « *bonus* zes » — contenuti nel « decreto coesione » (decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60), come emerge chiaramente dal confronto fra gli oneri finanziari per il 2025, pari a circa 5,9 miliardi di euro per la decontribuzione Sud e i circa 735 milioni di euro complessivi per le nuove misure;

si tratta dell'ennesima penalizzazione per i cittadini e le imprese del Mezzogiorno, dopo il taglio di 3,5 miliardi di euro del fondo perequativo infrastrutturale, invariati nonostante l'introduzione di una nuova disciplina del fondo introdotta con il citato « decreto coesione », la sottrazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, l'inconsistente dotazione finanziaria del credito di imposta nella zona

economica speciale unica e la proposta sull'autonomia differenziata —:

quali iniziative urgenti intenda assumere il Ministro interrogato per garantire la permanenza di una misura di agevolazione contributiva a carattere generale in favore di tutte le imprese e di tutti i lavoratori del Mezzogiorno. (3-01206)

LUPI, BICCHIELLI, BRAMBILLA, CAVO, ALESSANDRO COLUCCI, PISANO, ROMANO, SEMENZATO e TIRELLI. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.* — Per sapere — premesso che:

il Piano nazionale di ripresa e resilienza costituisce un volano essenziale per il rilancio sociale del Paese e rappresenta già ora un pilastro della sua crescita economica;

il documento di economia e finanza, presentato dal Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, prevede che il 90 per cento della crescita del prodotto interno lordo per l'anno 2024 dipenderà dall'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, un dato che si attesta all'83 per cento per il 2025;

il 10 maggio 2024, *il Sole 24 Ore* ha pubblicato uno studio dell'Osservatorio *Recovery plan* di Fondazione Promo Pa e Università di Tor Vergata, secondo cui sarebbe stato conseguito solo il 28 per cento dei 39 obiettivi da raggiungere entro il 30 giugno 2024 per ricevere la sesta rata del Piano nazionale di ripresa e resilienza del valore di 9,2 miliardi di euro;

lo stesso giorno, nel corso di un convegno sul Piano nazionale di ripresa e resilienza tenutosi alla Camera dei deputati, il presidente della sezione speciale Pnrr del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Andrea Ferrante, ha segnalato che, nonostante il Consiglio sia in grado ormai di licenziare un parere tecnico in 45 giorni e una determinazione motivata in 15 giorni, occorrono ancora in media tra i 380 e i 390 giorni affinché le conferenze dei servizi riescano a riunire le amministrazioni coin-

volte e a rilasciare i nulla osta e le autorizzazioni delle opere pubbliche;

sempre il 10 maggio 2024, il Ministro interrogato ha dichiarato alla stampa: « Spiace leggere notizie sul raggiungimento, ad oggi, del 28 per cento degli obiettivi della sesta rata del Piano nazionale di ripresa e resilienza, previsti a fine giugno. È evidente che questo dato non corrisponde, in alcun modo, al reale avanzamento del conseguimento degli obiettivi della sesta rata » —:

quali ulteriori iniziative intenda assumere per semplificare le procedure di attuazione delle infrastrutture finanziate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e garantire il rispetto dei traguardi e degli obiettivi concordati con la Commissione europea, in scadenza a fine giugno 2024.

(3-01207)

Interrogazione a risposta orale:

ZARATTI. — *Al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell'interno — Direzione Centrale per la finanza locale dell'8 novembre 2021, il comune di Ciampino è risultato beneficiario di un contributo di euro 997.730,00 per l'intervento « Opere di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di marciapiedi e strade comunali mediante demolizione e ricostruzione (Quartiere Ciampino Centro) »;

tale contributo è confluito nella linea progettuale « Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni — M2C4 — Investimento 2.2 » finanziato dall'Unione europea — *Next Generation EU* nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR);

nell'ambito di tale intervento di riqualificazione dei marciapiedi sarebbero stati eseguiti numerosi abbattimenti di alberi di medio ed alto fusto in avanzato stato ve-

getativo, prevedendone, in alcuni casi, la sostituzione con esemplari arborei di minore dimensione, con la conseguenza che per un lasso di tempo di alcune decine di anni si avrà una notevole riduzione della copertura arborea e della massa vegetazionale presente nelle strade cittadine;

aldilà dell'indubbio valore paesaggistico, il patrimonio arboreo cittadino conserva un indiscusso valore ecosistemico e di adattamento delle aree urbane ai ricorrenti effetti della crisi climatica in atto, mitigando le temperature e riducendo il cosiddetto effetto « isola di calore »;

il taglio degli alberi, degli arbusti e della vegetazione non deve pregiudicare l'attività di nidificazione e riproduzione della fauna selvatica, ne interferire con i periodi di migrazione delle specie faunistiche ai sensi della Direttiva 2009/147/CEE « Uccelli »;

come richiamato dallo stesso regolamento comunale del verde pubblico e privato del comune di Ciampino, la vegetazione è una componente fondamentale del paesaggio e rappresenta un elemento insostituibile del tessuto urbano, tale valore è tutelato dall'articolo 9 della Costituzione della Repubblica;

gli articoli 2, 18 e 19 del regolamento (UE) n. 2021/241, stabiliscono che tutte le misure dei Piani nazionali di ripresa e resilienza devono soddisfare il principio di « non arrecare danno significativo agli ambienti naturali », vincolo che si traduce in una valutazione della Commissione europea di conformità degli interventi al principio del « *Do No Significant Harm* » (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del regolamento (UE) n. 2020/852 —:

se i Ministri interrogati risultino a conoscenza dei fatti esposti in premessa, se per il taglio degli alberi nel centro della città di Ciampino siano stati valutati i danni ambientali e gli effetti sull'adattamento climatico, anche ai fini della tutela delle specie faunistiche ai sensi della direttiva 2009/147/CE sulla tutela della avifauna, se l'at-

tività di taglio degli alberi nella città di Ciampino risulti in linea con i criteri ambientali minimi CAM per il servizio di gestione del verde pubblico e la fornitura di prodotti per la cura del verde di cui al decreto ministeriale 10 marzo 2020 e quali iniziative intendono assumere, per quanto di competenza affinché siano poste in essere tutte le procedure necessarie per garantire il pieno rispetto del principio di « non arrecare danni significativi » (DNSH, « *do no significant harm* ») all'ambiente anche in considerazione del fatto che l'intervento in premessa viene finanziato con i fondi del PNRR. (3-01208)

* * *

AGRICOLTURA, SOVRANITÀ ALIMENTARE E FORESTE

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, per sapere — premesso che:

la Commissione europea ha aperto la procedura EU Pilot n. 2023/10542 nei confronti dell'Italia per violazione delle norme europee in materia di caccia, in particolare per mancato rispetto della direttiva Uccelli (2009/147 CEE);

tra i motivi di contestazione viene citata la mancata attuazione del Piano di azione nazionale per il contrasto degli illeciti contro gli uccelli selvatici, la caccia su specie di uccelli durante la migrazione e su specie in cattivo stato di conservazione in assenza di piani di gestione o, quando presenti, di piani non attuati;

il traffico di richiami vivi e attività illecite di caccia vedono nelle Prealpi lombardo-venete uno dei *black-spot* del bracconaggio, come ben evidenziato dal Piano

d'azione nazionale per il contrasto al bracconaggio del 2017;

la Commissione ha inoltre deciso, a febbraio 2024, di avviare una procedura di infrazione inviando una lettera di costituzione in mora all'Italia (INFR(2023)2187) per il mancato rispetto della direttiva Uccelli e del regolamento Reach a causa delle modifiche introdotte nelle norme italiane sulla caccia;

la Commissione europea evidenzia che, « la legislazione italiana conferisce alle regioni il potere di autorizzare l'uccisione o la cattura di specie di fauna selvatica, anche nelle aree in cui la caccia è vietata, come le aree protette, e durante il periodo dell'anno in cui la caccia è vietata »;

la regione Lombardia con l'assestamento del bilancio 2023-2025, ha sostituito l'articolo 26 della legge regionale n. 26/1993, consentendo così, ad avviso degli interpellanti in violazione della legge n. 157 del 1992, di sostituire senza alcun controllo gli anelli inamovibili dei richiami vivi ad uso caccia con delle fascette di plastica facilmente manipolabili (Dgr n. 2192 del 15 aprile 2024 per approvazione protocollo di prova delle fascette), azzerando qualsiasi forma di contrasto del traffico illegale di richiami vivi catturati illecitamente in natura e sanando coloro che detengono uccelli con anelli contraffatti. L'anello inamovibile numerato distingue i legittimi richiami vivi da allevamento rispetto alle marcature apposte, in maniera fraudolenta, su esemplari catturati illecitamente in natura, la regione ha così concesso una sanatoria per coloro che detengono illegalmente uccelli utilizzati come richiami vivi provenienti da bracconaggio;

la regione Lombardia era stata indotta ad istituire la banca dati dei richiami vivi nel settembre 2012 a seguito di censure da parte della Commissione europea EU Pilot 1611/10/ENVI per la non corretta applicazione della direttiva Uccelli che chiedeva di « dotarsi di una banca dati aggiornata che, attraverso i codici di identificazione di ciascun esemplare, consenta un controllo effettivo del numero di uccelli

posseduto da ogni cacciatore »; nel 2021, contravvenendo « al formale impegno a suo tempo assunto al fine di ottenere l'archiviazione della citata procedura PILOT », ne ha disposto l'abrogazione e solo dopo la sentenza della Corte costituzionale n. 126/2022 è stata obbligata poi al ripristino;

con la deliberazione n. XII/1849 del 5 febbraio 2024: « Attuazione dell'articolo 26, comma 9, della legge regionale n. 26 del 1993. Banca dati richiami vivi: indicazioni operative e modalità operative » è stata abrogata la vecchia banca dati ed istituita una nuova piattaforma informatica che, a quanto consta agli interpellanti, sarebbe costata 176.461 euro e non risulterebbe alimentata. In questo applicativo non c'è alcuna tracciabilità dei richiami vivi: non vengono inseriti né i codici anello identificativi degli uccelli allevati, né le nuove fascette di plastica che verranno a breve distribuite senza controllo, ma solo le quantità detenute;

la regione Lombardia ha recentemente presentato ufficialmente a Ispra richiesta per la caccia in deroga 2024/2025 alle seguenti specie protette: fringuello, peppola, pispola, storno e piccione. Oltre a questo ha chiesto la riapertura degli impianti di cattura con reti di richiami vivi (roccoli) da cedere gratuitamente ai cacciatori, in palese violazione della « Direttiva Uccelli » esponendo l'Italia al rischio di dover pagare il conto di una salata sanzione europea —:

quali iniziative, per quanto di competenza, intenda adottare il Governo per affrontare risolutamente il problema del traffico illegale di uccelli in regione Lombardia, anche considerata la mancanza totale di norme regionali sulla loro tracciabilità e dell'inutilità della nuova banca dati dei richiami vivi per come è stata istituita nonché dei provvedimenti richiamati che non assicurano la tutela propria degli anelli inamovibili;

se alla luce della procedura di infrazione (INFR 2023/2187) e della procedura EU Pilot n. 2023/10542 nei confronti dell'Italia non si ritenga opportuno assumere

iniziative urgenti volte ad evitare provvedimenti di caccia in deroga a specie protette e impianti di cattura difformi da quanto previsto dalle normative, comportando violazioni del diritto eurounitario in nome delle cacce tradizionali fuorilegge;

dalla data di avvio della procedura EU Pilot n. 2023/10542 da parte dell'Unione europea, quali attività di natura amministrativa, regolamentare o normativa siano state messe in atto dal Governo per evitare al nostro Paese di pagare una sanzione all'Unione europea;

quali iniziative concrete abbia finora adottato il Governo per scongiurare la procedura di infrazione all'Italia (INFR(2023)2187) e per impedire, oggi, che la nuova messa in mora si concluda con pesanti sanzioni per il nostro Paese;

se il Governo intenda raccogliere e rendere disponibili i dati sulle dimensioni e la natura del traffico di avifauna viva destinata a essere utilizzata nella caccia da appostamento;

quali siano le specie di fauna più colpita dal fenomeno del bracconaggio in Italia e quante persone siano state denunciate dai carabinieri forestali per reati contro l'avifauna selvatica e quante di queste fossero titolari di licenza di caccia nell'ultima operazione 2023 denominata « Pettirosso » e se si sia registrata una riduzione del numero di denunce contro noti negli ultimi 10-20 anni;

se non si intenda valorizzare il reparto operativo – Soarda (sezione operativa antibracconaggio e reati in danno agli animali), in modo da consolidarne sempre di più l'azione di presidio della legalità e da contrastare, al tempo stesso, i tentativi operati da più parti per delegittimare questo decisivo strumento di lotta al traffico di avifauna;

quali siano state, negli ultimi anni, le iniziative e le azioni del Governo in materia di conservazione della fauna e della biodiversità.

(2-00376) « Cherchi, Sergio Costa, Caramiello, Ilaria Fontana, Di

Lauro, Barzotti, Ferrara, L'Abbate, Morfino, Santillo, Quartini, Marianna Ricciardi, Sportiello, Bruno, Scerra, Scutellà, Auriemma, Alifano, Alfonso Colucci, Penza ».

Interrogazione a risposta orale:

NEVI e DEBORAH BERGAMINI. — *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.* — Per sapere — premesso che:

l'apicoltura svolge un ruolo cruciale nello sviluppo sostenibile delle zone rurali, offrendo un rilevante contributo all'ecosistema e all'armonico sviluppo dell'ambiente, grazie all'impollinazione che supporta la varietà genetica delle piante;

nel 2004 il Parlamento ha approvato la legge quadro sull'apicoltura, legge n. 313 del 2004, che ha stabilito paletti, dettato linee guida, fissato principi e criteri, nonché disciplinato la materia dell'apicoltura nelle sue varie sfaccettature;

si tratta di un provvedimento che, ad avviso dell'interrogante, pur con alcuni difetti, ha avuto il pregio di mettere in evidenza le consistenze del settore, dare luogo a un censimento annuale del patrimonio apistico italiano, contabilizzare gli alveari e di qui intercettare quelle risorse finanziarie che oggi giungono dall'Unione europea e che l'Italia cofinanzia per la realizzazione dei sotto progetti nazionali e regionali previste dalla nuova Pac;

i dati forniti dalla Banca dati apistica al 31 dicembre 2022 (Bda) e dall'anagrafe nazionale descrivono un settore che conta oltre 1.500.000 alveari, detenuti da circa 51.000 apicoltori in attività. Di questi apicoltori, circa 35.000 allevano le api per autoconsumo e detengono circa il 20 per cento del totale degli alveari registrati, mentre i restanti 14.000 apicoltori sono titolari di aziende che allevano api a fini economici e detengono l'80 per cento degli alveari del patrimonio apistico nazionale;

negli ultimi 13 anni la capacità produttiva del comparto apistico è calata di

circa il 50 per cento. Tale calo è in parte riconducibile alla estremizzazione degli eventi atmosferici, dovuti al cambiamento climatico. Spesso le nutrizioni negli ultimi anni sono servite a salvare la vita delle api per non perdere il patrimonio zootecnico. Anche quest'anno, come nel 2023, la stagione primaverile ostile ha ostacolato la fioritura dell'acacia con la conseguente mancata produzione di nettare per le api quindi di miele di acacia, miele molto ricercato dal mercato italiano ed europeo;

alle difficoltà produttive si somma il considerevole incremento dei costi di produzione. Poiché il miele non è considerato alimento di prima necessità, il mercato è estremamente soggetto a variazioni e speculazioni sui prezzi a causa dei mieli di scarsa qualità, spesso adulterati o contaminati, importati da Paesi terzi, *in primis* dalla Cina;

l'Europa è il secondo produttore mondiale di miele con 230.000 tonnellate prodotte annualmente. La Cina, che ne produce circa 543.000 tonnellate. Nei rapporti del Sistema di allerta rapido per alimenti e mangimi in ambito europeo (Rasff) il miele importato, soprattutto dalla Cina, è risultato contaminato da residui di fitosanitari e di medicinali veterinari. Un'indagine della Commissione Ue ha riscontrato che il 46 per cento dei campioni di miele importato non è conforme alle regole comunitarie, contenute nella cosiddetta « Direttiva Miele »;

l'invasione di miele proveniente da paesi Extra UE a prezzi bassissimi, immesso sul nostro mercato con etichette poco chiare per il consumatore, danneggia gli apicoltori italiani e le loro cooperative già fortemente in crisi;

la Commissione agricoltura del Parlamento europeo a novembre 2023 ha approvato un testo di riforma della direttiva che risolverebbe molte delle problematiche esposte, dall'etichettatura, alle misure di sostegno ed emergenziali (ivi compresa la nutrizione di soccorso), allo snellimento degli adempimenti burocratici, ai controlli sul miele di importazione, alla valorizzazione del ruolo multifunzionale dell'ape

mellifera quale sentinella di biomonitoraggio e infine alla promozione del settore apistico nazionale —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda adottare per sostenere il settore apistico colpito negli ultimi due anni dalla mancata produzione primaverile, per contrastare nell'immediato la concorrenza sleale del miele Extra Ue, in particolare quello cinese, non salubre né conforme agli *standard* qualitativi e di sicurezza alimentare, nonché per favorire la sollecita definizione dei testi in discussione presso le istituzioni europee.

(3-01209)

* * *

AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

Interpellanza urgente

(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, per sapere — premesso che:

si avverte la necessità di fare chiarezza in merito alla impiantistica di trattamento rifiuti da realizzare sul territorio piemontese anche rispetto alle ambiguità mostrate secondo gli interpellanti dalla regione Piemonte;

in particolare vi è una certa preoccupazione che riguarda il territorio cuneese;

il nuovo impianto di biodigestione alla San Nicolao di Borgo sarebbe chiamato a trattare solo organico e produrre *compost* di qualità, ma preoccupa il fatto che per funzionare senza perdite questo impianto dovrebbe lavorare tutto l'organico della provincia ma al momento questo non sarebbe possibile per la indisponibilità degli altri tre consorzi presenti sul territorio provinciale;

il rischio è che le comunità si trovino di fronte ad un investimento antieconomico con ripercussioni negative in termini ambientali;

si fa presente, tra l'altro, che a Pinerolo, Santhià, Casal Cermelli e San Damiano d'Asti vi sono impianti per il conferimento di rifiuti con ampia capacità e disponibilità per lo smaltimento;

anche in Liguria, inoltre, a non molta distanza, presso l'impianto di Cairo Montenotte, vi è un altro impianto a cui sarebbe possibile rivolgersi senza doverne realizzare di ulteriori —:

quali iniziative intenda assumere il Governo per quanto di competenza e in raccordo con la regione Piemonte al fine di rivedere il progetto, citato in premessa, scongiurando la realizzazione di un nuovo impianto del tutto antieconomico e verosimilmente rischioso in termini ambientali, valutando di conseguenza l'opportunità di indirizzare verso impianti già esistenti lo smaltimento dei rifiuti in maniera più razionale ed ambientalmente sostenibile.

(2-00374) « Gribaudo, Fornaro ».

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

LAMPIS, IAIA, MATTIA, ROTELLI, POLO, FABRIZIO ROSSI, RACHELE SILVESTRI, BENVENUTI GOSTOLI e MILANI. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

già dal mese di settembre 2023 il comune di Arbus informava l'area marina protetta del Sinis, ubicata in Sardegna, della presenza di una sua boa nel litorale della Costa Verde, nell'arenile di Fortu Maga;

nonostante le frequenti sollecitazioni e le interlocuzioni avute con la competente capitaneria di Porto di Oristano, l'amministrazione comunale di Arbus è dovuta intervenire formalmente con una ulteriore nota di sollecito, richiamando l'area marina protetta del Sinis all'immediata rimozione della boa di sua proprietà, spiaggiata nell'arenile sopra citato;

è certo che, con l'imminente avvio della stagione turistica e balneare, sul lito-

rale del comune di Arbus si avrà un carico antropico dovuto ai bagnanti in cerca di riposo e refrigerio in spiaggia, la cui incolumità potrebbe essere minata dal pericolo potenziale rappresentato dalla boa, oggetto potenzialmente pericoloso in considerazione delle sue dimensioni —:

di quali elementi disponga, per quanto di competenza, in ordine alla urgente rimozione della boa spiaggiata nel litorale del comune di Arbus, il cui proprietario risulta essere l'Area marina protetta del Sinis, al fine di garantire la tutela ambientale dell'area. (5-02364)

MONTEMAGNI, ZINZI, BENVENUTO, BOF e PIZZIMENTI. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

alle 6.30 di mattina di lunedì 6 marzo 2024, il crollo di una parete all'interno della discarica Cava Fornace, al confine tra i comuni di Pietrasanta e Montignoso, ha causato la fuoriuscita di un fiume di liquami che ha invaso la strada statale Aurelia, la fossa Fiorentina e l'area naturale protetta Natura2000 del Lago di Porta;

l'incidente, causato dalle avversità atmosferiche dei giorni precedenti, ha riacceso le polemiche sull'opportunità della prosecuzione dell'utilizzo della discarica, che si trova nelle vicinanze dell'area naturale protetta « Lago di Porta », oltre che di terreni privati, abitazioni a mare e l'Aurelia;

le amministrazioni comunali e i cittadini temono che lo smottamento della parte sudest della discarica possa aver provocato la diffusione di sostanze inquinanti, pericolose per l'ambiente e la salute dei cittadini;

l'Agenzia regionale per la protezione ambientale Toscana ha effettuato campionamenti sul materiale fuoriuscito per valutare eventuali pericoli e si è in attesa dei risultati delle analisi di laboratorio;

grazie all'intervento del gestore idrico Gaia e dei gestori della discarica, programma Acque Apuane, è stato possibile contenere i liquami, indirizzandoli in fo-

gna, nella vasca di prima pioggia della discarica e in autobotti, per poter procedere alla messa in sicurezza del sito;

sono state date rassicurazioni sulla tenuta delle celle contenenti rifiuti, anche di amianto, ma, comunque, l'incidente ha dimostrato la carenza delle misure di sicurezza, ovvero mancanze progettuali o sottovalutazioni dei campanelli di allarme sulla fragilità del territorio circostante, anche in considerazione che si tratti di zona carsica, con presenza di faglia, che si presta a smottamenti;

si apprende dai media che alcune associazioni di cittadini intendono denunciare alla magistratura l'incompatibilità del territorio per una discarica;

le amministrazioni comunali del comprensorio hanno ribadito, alla regione Toscana, la richiesta di chiudere definitivamente la discarica e di mettere in atto un piano di gestione postchiusura, anche in considerazione del procedimento di autorizzazione in corso per un incremento dei conferimenti fino a quota 98 metri, essendo già raggiunta, in diverse parti la quota autorizzata di 43 metri —:

se il Ministro interrogato, per quanto di competenza, intenda effettuare attività ispettive attraverso il Sistema nazionale protezione ambiente e promuovere una verifica anche attraverso il comando dei carabinieri per le tutele dell'ambiente, in relazione ad eventuali responsabilità e presenza di pericoli per l'ambiente, il sistema idrico, il sito natura2000 dei Lago di Porta e la salute dei cittadini, anche verificando l'idoneità del sito per la presenza della discarica. (5-02365)

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

è molto critica la situazione della raccolta e gestione degli pneumatici fuori uso. Lo si apprende dalla lettura di *PneusNews.it* che ha pubblicato, il 26 febbraio 2024, una denuncia del presidente di Confartigianato autoriparazione, il quale sollecitava

proposte operative per affrontare i ritardi nella raccolta di pneumatici fuori uso;

l'annoso problema della giacenza degli pneumatici si concentra in modo particolare durante i periodi del cambio gomme stagionale e sfocia nel blocco del ritiro dei pneumatici. Il presidente segnala che la situazione di generalizzato disservizio è arrivata al livello di emergenza in tutta Italia, al punto da non essere più sostenibile dagli autoriparatori-gommisti che ne subiscono le conseguenze dirette;

sarebbe quindi auspicabile, in attesa di modifiche normative strutturali, un nuovo *Extra target*, quale utile strumento di supporto per alleviare le difficoltà operative degli autoriparatori-gommisti legate all'accumulo degli pneumatici nelle officine, con il rischio di incorrere in pesanti sanzioni amministrative;

altra criticità riguarda il controllo dei flussi degli pneumatici a monte della filiera da parte degli organi di vigilanza competenti, con un'attenzione particolare alle vendite *online*. È infatti necessario intercettare i flussi illeciti e contrastare le aree di illegalità presenti sul mercato, far emergere le forme di evasione fiscale e del contributo ambientale e recuperare risorse a beneficio dell'economia, dell'ambiente e dell'intera collettività;

una ulteriore problematica riguarda il meccanismo di raccolta Pfu vincolato alla legittimità degli operatori, che dovrebbero essere qualificati ai sensi della legge n. 122 del 1992 (disciplina autoriparazione) e alla regolarità dell'acquisto degli pneumatici attestata da idonea documentazione, in modo tale da garantire l'effettività del servizio ritiro a fronte del pagamento del contributo, ed al fine anche di contrastare fenomeni di abusivismo e concorrenza sleale; evitando quindi che i consorzi procedano al ritiro presso operatori-gommisti che praticano irregolarmente la sostituzione di pneumatici, con i conseguenti rischi per l'ambiente, oltre che per la sicurezza stradale —:

se non ritenga urgente e indifferibile, in relazione alle criticità espresse in pre-

messa, rivedere il sistema complessivo di assegnazione dei quantitativi di pneumatici fuori uso secondo criteri che rispondano alle effettive esigenze e specificità territoriali, valutando contestualmente l'opportunità di rendere pubblici i dati di raccolta degli pneumatici da parte dei soggetti autorizzati, con le rispettive quote, anche attraverso la realizzazione di un portale pubblico. (5-02366)

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

si è svolta a gennaio 2024 la conferenza di servizi presso la regione Puglia sull'istanza presentata dalla società Manduriambiente per l'ampliamento della discarica in località «La Chianca», nel territorio comunale di Manduria;

nonostante i pareri negativi espressi dalla Asl Taranto, da Arpa Puglia e dal comune di Manduria, il progetto di ampliamento ha ricevuto parere favorevole;

la Asl Taranto ha chiarito che «il parere sfavorevole è collegato all'impossibilità di attuazione dei requisiti tecnici e di stabilità della discarica...», senza sottovalutare che «...la discarica insiste in un territorio con notevoli criticità per le matrici ambientali e reiterate problematiche di natura odorigena»;

Arpa Puglia ha espresso una valutazione tecnica negativa chiarendo che questa posizione fa riferimento «allo stato della documentazione in atti ed in assenza di puntuale ed adeguato riscontro alle osservazioni sopra riportate...per gli aspetti di Valutazione di impatto ambientale...»;

anche il comune di Manduria ha espresso parere sfavorevole, precisando che «l'intervento modifica in maniera permanente il territorio del comune di Manduria, per l'area interessata dalla discarica, con la realizzazione di una collina di circa 14-15 metri dal piano circostante di campagna, che snatura totalmente lo stato dei luoghi, nettamente in contrasto con la strumentazione urbanistica vigente...»;

il consiglio comunale di Manduria, con propria deliberazione n. 68 del 20 luglio 2022, ha espresso il proprio «assoluto, fermo ed incondizionato dissenso all'ipotesi e ad ogni richiesta di ampliamento in generale della piattaforma e delle volumetrie della discarica denominata Manduriambiente»;

nel raggio di 1 chilometro ove insiste il sito interessato dalla richiesta di ampliamento vi sono ben tre discariche e a circa 2 chilometri insiste un depuratore;

il progetto di ampliamento della discarica, approvato dalla regione Puglia, desta dunque preoccupazione ed inquietudine nei cittadini manduriani, sia perché peggiora una situazione già insostenibile dal punto di vista sanitario ed ambientale, sia perché il comune di Manduria è un territorio a forte vocazione agricola e turistica —:

se non si intenda intervenire, valutando, per quanto di competenza e in raccordo con le amministrazioni territoriali interessate, gli impatti ambientali del progetto di ampliamento della discarica citata in premessa. (5-02367)

ILARIA FONTANA, SERGIO COSTA, L'ABBATE, MORFINO e SANTILLO. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere — premesso che:

la problematica del regime giuridico a cui devono essere assoggettati i residui della manutenzione del verde sembra non avere ancora trovato una soluzione chiara e coerente;

negli ultimi anni il legislatore è intervenuto numerose volte per modificare la lettera *f*) del comma 1 dell'articolo 185 del decreto legislativo n. 152 del 2006;

in particolare la citata lettera *f*) del comma 1 dell'articolo 185 è stata oggetto di modifiche dai seguenti provvedimenti: la 28 luglio 2016, n. 154, con l'articolo 41, comma 1; la legge 3 maggio 2019, n. 37, con l'articolo 20, comma 1; il decreto legislativo 3 settembre 2020, n. 116, con l'articolo 1, comma 13, lettera *a*); il decreto-legge 22

marzo 2021, n. 41, convertito con modificazioni dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, con l'articolo 39-*quater*, comma 1; il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con l'articolo 35, comma 1, lettera *b*);

a seguito delle modifiche operate dalla legge n. 154 del 2016, che aveva escluso dal novero dei rifiuti anche gli sfalci e le potature provenienti da aree verdi, quali giardini, parchi e aree cimiteriali, nonché sfalci e potature derivanti da attività agricole e agro-industriali, la Commissione europea aveva aperto la procedura EU Pilot 9180/2017/ENVI; la procedura è stata chiusa dalla Commissione europea in data 5 novembre 2020 a seguito delle modifiche normative introdotte con il decreto legislativo n. 116 del 2020;

a seguito di una richiesta di informazioni sulla gestione dei residui della manutenzione del verde pubblico e privato, da parte del Ministero dell'ambiente, la Commissione europea ha trasmesso una nota con cui afferma che gli sfalci e le potature non possano essere esclusi dal campo di applicazione della disciplina dei rifiuti, escludendo in modo tassativo che possano essere considerati « sottoprodotti » ai sensi della Direttiva 2008/98/CE;

appare necessario mettere i cittadini e le imprese nella condizione di poter contare su un quadro normativo chiaro ed inequivocabile, mentre la sua continua modifica aumenta dubbi e incertezze applicative, dstando comprensibili preoccupazioni negli operatori del settore —:

se il Governo intenda prendere atto della risposta chiara ed inequivocabile fornita dalla Commissione europea, idonea a conciliare le irrinunciabili esigenze di garanzia di tutela ambientale con adeguati strumenti per la promozione e sviluppo dell'economia circolare, dando indicazioni coerenti ed omogenee sulle modalità di gestione dei residui di manutenzione del verde, se del caso anche attraverso un intervento normativo. (5-02368)

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

il recente vertice dei Ministri dell'ambiente e dell'energia del G7, presieduto dal Ministro interrogato, confermando quanto deciso alla Cop28 da tutte le nazioni del mondo, si è concluso con l'impegno comune a triplicare entro il 2030 l'energia prodotta da fonti rinnovabili e di raddoppiare l'efficienza energetica;

nonostante, secondo i dati di Terna, la capacità rinnovabile installata nel 2023 in Italia sia salita a 6 gigawatt (Gw), per centrare gli obiettivi europei servirebbe installare almeno 9 Gw di nuovi impianti l'anno per i prossimi 6 anni;

secondo il sistema Econnection di Terna, che mappa le richieste di connessione per impianti a fonti energetiche rinnovabili, al 31 marzo 2024 sarebbero 5.678 le pratiche presentate, di cui il 43 per cento (oltre 3.000) riguarda impianti fotovoltaici, un potenziale tanto vasto da triplicare gli obiettivi indicati nella prima stesura del Pniec, attualmente in fase di revisione e sufficiente da sola a raggiungere gli obiettivi dell'agenda 2030;

secondo il *Marine offshore renewable energy lab* e il Politecnico di Torino il potenziale italiano di eolico *offshore* galleggiante è pari a 207,3 Gw in termini di potenza e 540,8 Twh all'anno in termini di generazione;

secondo il recente rapporto di Legambiente « Scacco matto alle rinnovabili 2024 », a gennaio 2024 sarebbero 1376 le richieste per l'installazione di nuovi impianti ancora in fase di valutazione, un dato che dà l'idea dell'estrema lentezza legata alle procedure che bloccano l'installazione di nuovi impianti;

le nuove installazioni riguardano per il 90 per cento piccoli impianti destinati all'autoconsumo e dei 5.234 Mw di fotovoltaico installati nel 2023, il 78 per cento degli impianti ha una potenza sotto il Megawatt;

per aumentare significativamente la potenza installata occorre un profondo ri-

pensamento dell'*iter* burocratico per l'autorizzazione di nuovi impianti e per le procedure di allaccio alla rete, i cui tempi, comunicati da Terna o da e-distribuzione (Enel Distribuzione), in alcuni casi arrivavo fino a 1.212 giorni lavorativi;

non risulta sia stato ancora pubblicato il decreto aree idonee per le rinnovabili in attuazione di quanto previsto del decreto legislativo n. 199 del 2021 —:

se il Ministro interrogato non intenda assumere iniziative di competenza per riordinare il frammentato quadro normativo e regolamentare in materia di energie rinnovabili, in modo da ridurre i tempi di rilascio dei titoli autorizzativi e le procedure per le connessioni alla rete dei nuovi impianti, in particolare quelli di media e grande potenza. (5-02369)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la frazione di Gavasseto è situata in campagna a sud-est del comune di Reggio Emilia lungo l'asse che collega la via Emilia alla strada provinciale per Sabbione;

Gavasseto è oggi famosa anche per l'incredibile storia del ritorno delle cicogne per nidificare e riprodursi sul suo territorio. A partire da una singola coppia che si installò una ventina d'anni fa sulla sommità di un palo della luce, oggi nella frazione vi prospera una corposa colonia composta da alcune decine di cicogne con i rispettivi imponenti nidi;

il territorio di Gavasseto rientra nel sito di interesse comunitario (SIC) (IT4030021) dell'area naturalistica fontanile dell'Ariolo, oggetto di tutela e di vincoli a norma della Direttiva 92/43/CEE « Habitat »;

la Direttiva « Habitat » sulla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche e la Direttiva « Uccelli » costituiscono il cuore della politica comunitaria in materia di

conservazione della biodiversità e sono la base legale su cui si fonda la Rete Natura 2000;

la Rete Natura 2000 rappresenta il principale strumento della politica dell'Unione europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario;

la rete Natura 2000 è costituita dai siti di interesse comunitario (SIC), identificati dagli Stati membri, che vengono successivamente designati quali zone speciali di conservazione (ZSC), e comprende anche le zone di protezione speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE « Uccelli » concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è l'autorità nazionale competente per l'attuazione delle disposizioni recate dalla Direttiva « Habitat ». La norma nazionale che ha recepito la suddetta Direttiva è il decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997;

all'interno e nelle zone di confine dei siti di interesse comunitario (SIC) è vietato, tra l'altro, svolgere qualunque attività umana capace di recare disturbo alle specie naturali, biotiche e faunistiche che vi vivono, con particolare riferimento alle fasi del ciclo riproduttivo, all'attività trofica, di svernamento, estivazione o migrazione;

contrariamente ai rigidi criteri di divieto, di protezione e di tutela che dovrebbero contraddistinguere il territorio di Gavasseto, a quanto risulta all'interrogante, nei periodi in cui si possono svolgere le attività di caccia ai sensi della legge n. 157 del 1992, proprio intorno all'area del SIC Fontanile dell'Ariolo posta nell'adiacenza dell'abitato sul lato sud della piccola frazione di Gavasseto e dell'area dove nidificano le cicogne posta sul lato immediatamente a nord dell'abitato, si svolge attività venatoria, in tal modo potenzialmente nuocendo sia alle risorse naturali/faunistiche

del sito di interesse comunitario in generale, che alle cicogne situate entrambi in due aree ristrette limitrofe alla piccola frazione in particolare —:

se il Ministro interrogato intenda adottare iniziative di competenza al fine di accertare l'effettività della protezione e conservazione degli habitat e delle specie facenti parte dell'area SIC di interesse della frazione di Gavasseto ai sensi di quanto descritto in premessa e quali provvedimenti intenda comunque adottare per valorizzare e tutelare l'intera frazione di Gavasseto detentrica del fontanile del cavo Ariolo e dell'area di nidificazione delle cicogne che soffrono della riduzione dei siti idonei alla stessa. (4-02807)

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

da fonti di stampa («*L'Unione Sarda*» del 12 maggio 2024) si apprende che un grosso carico di rifiuti radioattivi sarebbe stato trasportato e depositato in Sardegna e che, come riportato dal quotidiano regionale (il riscontro non è ufficializzato e mantenuto nel più stretto riserbo), ben 8 container su 20 sbarcati nel porto commerciale di Cagliari risulterebbero contaminati da sostanze radioattive;

è imperativo che si presti attenzione immediata alla questione, in quanto la Sardegna non è terra di discarica, ma un prezioso patrimonio ambientale da tutelare;

sempre secondo fonti stampa i container contenenti rifiuti pericolosi (si ipotizza Cesio 137, una sostanza dagli effetti devastanti, indiziata numero uno nell'aumento di incidenza del letale cancro del pancreas) sarebbero sbarcati, senza alcun controllo adeguato, nel territorio sardo, mettendo a rischio la salute pubblica e l'ecosistema naturale della regione;

ben si comprende lo stato di allerta scattato immediatamente nel porto di Cagliari —:

se siano a conoscenza della grave questione esposta in premessa e quali iniziative

di competenza intendano intraprendere per garantire che la Sardegna non sia più sfruttata come destinazione per lo smaltimento silenzioso di rifiuti pericolosi per la salute pubblica e l'ambiente. (4-02811)

* * *

CULTURA

Interrogazione a risposta scritta:

ASCARI e CHERCHI. — *Al Ministro della cultura.* — Per sapere — premesso che:

si apprende da fonti di stampa che si terrà, a breve, un'asta dove verranno battuti 42 oggetti appartenuti a Lucio Dalla. Dall'agenda personale del 1967, alla maglia della nazionale argentina regalata e autografata da Maradona, passando per alcuni strumenti, delle serigrafie firmate da Bettino Craxi e un manoscritto di Caruso: questa è soltanto una parte della sua collezione. C'è perfino la 500 rossa che il cantautore utilizzava per muoversi in città;

l'appuntamento per l'asta degli oggetti di Dalla è fissato per il 18 maggio 2024, presso il Grand Hotel Majestic. Dalle ore 10 alle 15 ci sarà l'esposizione, mentre la battitura prenderà il via alle ore 16 e andrà avanti fino a esaurimento pezzi —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti suesposti e se possa valutare la possibilità di considerare l'insieme di tali oggetti una universalità di beni di interesse culturale, in quanto testimonianza della vita e delle opere di Lucio Dalla;

se sia intenzione del Ministro interrogato valutare la sussistenza dei presupposti per intervenire al fine di preservare questa collezione come testimonianza della vita e delle opere di Lucio Dalla, evitando così la dispersione di un patrimonio culturale rilevante;

quali iniziative di competenza si possa considerare di adottare per assicurare che tali oggetti possano rimanere accessibili al pubblico e agli studiosi, contribuendo così

alla conservazione della memoria culturale italiana;

se esistano precedenti di azioni simili intraprese dal Ministero interrogato per la salvaguardia di beni culturali appartenuti a figure di rilevante importanza artistica e culturale in Italia. (4-02804)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazioni a risposta immediata:

FARAONE, GADDA, DE MONTE, DEL BARBA, MARATTIN, BONIFAZI, BOSCHI, GIACHETTI e GRUPPIONI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il recente congresso dell'Associazione nazionale magistrati ha rappresentato un'occasione significativa per discutere delle sfide e delle priorità della magistratura italiana. Durante l'evento sono state affrontate tematiche cruciali come l'indipendenza dei magistrati, la trasparenza delle procedure giudiziarie e l'efficacia del sistema giudiziario nel contesto nazionale e internazionale. Questo congresso ha evidenziato la necessità di un aggiornamento continuo nelle pratiche giudiziarie per mantenere l'integrità e l'efficienza del sistema;

un sistema giudiziario efficiente e trasparente è essenziale per garantire un ambiente attrattivo per gli investimenti nazionali e internazionali e per migliorare la fiducia pubblica nelle istituzioni. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza considera la giustizia uno dei pilastri fondamentali per il rafforzamento dell'economia italiana *post-pandemia*, richiedendo riforme strutturali e investimenti mirati;

il Ministro interrogato, intervenuto al congresso dell'Associazione nazionale magistrati, ha confermato che il Governo intende varare la riforma della separazione delle carriere dei magistrati, ma non è nota la tempistica;

la recente applicazione della misura cautelare degli arresti domiciliari a Gio-

vanni Toti, presidente della regione Liguria, ha aperto un acceso dibattito politico sul tema del garantismo e dell'applicazione delle misure cautelari;

le recenti dichiarazioni del Ministro della difesa, Guido Crosetto, rilasciate durante un'intervista al quotidiano *La Stampa*, hanno definito la magistratura come un «potere che non ha più controlli», accentuando la percezione di uno squilibrio tra i poteri dello Stato e rinfocolando il dibattito sulla necessità di una riforma che includa meccanismi di *accountability* più efficaci per i magistrati, anche con l'obiettivo di migliorare la percezione pubblica della giustizia e di aumentare la fiducia nei confronti delle istituzioni giudiziarie;

fondamentale ricordare, inoltre, che per migliorare l'integrità e l'efficacia del sistema giurisdizionale, il garantismo e la presunzione di innocenza non devono semplicemente rappresentare linee guida procedurali, ma principi essenziali per guidare l'operato di tutte le componenti del sistema giurisdizionale —:

in considerazione di quanto premesso, se il Governo abbia una posizione univoca sulla riforma della separazione delle carriere dei magistrati e quali siano, per quanto di competenza, le tempistiche previste per la sua approvazione definitiva, nonché, alla luce delle considerazioni espresse da esponenti del Governo riguardo all'attuale situazione della magistratura, se intenda intraprendere una riforma per una più stringente valutazione delle esigenze cautelari, a maggior garanzia della libertà personale dei soggetti indagati. (3-01202)

MATONE, MOLINARI, ANDREUZZA, ANGELUCCI, BAGNAI, BARABOTTI, BELLOMO, BENVENUTO, DAVIDE BERGAMINI, BILLI, BISA, BOF, BORDONALI, BOSSI, BRUZZONE, CANDIANI, CAPARVI, CARLONI, CARRÀ, CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, COIN, COMAROLI, CRIPPA, DARA, DI MATTINA, FORMENTINI, FRASSINI, FURGIUELE, GIACONE, GIAGONI, GIGLIO VIGNA, GUSMEROLI, IEZZI, LATINI, LAZZARINI, LOIZZO,

MACCANTI, MARCHETTI, MIELE, MINARDO, MONTEMAGNI, MORRONE, NISINI, OTTAVIANI, PANIZZUT, PIERRO, PIZZIMENTI, PRETTO, RAVETTO, SASSO, STEFANI, SUDANO, TOCCALINI, ZIELLO, ZINZI e ZOFFILI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il 25 gennaio 2024, nel discorso di inaugurazione dell'anno giudiziario 2024, nel suo intervento il Ministro interrogato ha affermato « quello che si apre può essere considerato "l'anno giudiziario delle conferme": conferme dei buoni risultati che cominciamo a registrare; conferme degli sforzi che non smettiamo di assicurare; conferme — soprattutto — delle opportunità che abbiamo di entrare in una nuova fase in cui la giustizia è forza motrice di una rinnovata crescita del Paese (...) Ricordo anche, con particolare gratitudine, l'essenziale apporto della magistratura onoraria che a breve sarà oggetto di una doverosa riforma »;

nel comunicato del Consiglio dei ministri n. 68 del 31 gennaio 2024 si legge dell'approvazione del disegno di legge che introduce modifiche alla disciplina della magistratura onoraria del contingente ad esaurimento. Il disegno di legge, collegato alla manovra di finanza pubblica per l'anno 2024, interviene con modifiche e integrazioni sul decreto legislativo 13 luglio 2017, n. 116, di riforma organica della magistratura onoraria e introduce norme che troveranno applicazione esclusivamente con riguardo ai magistrati onorari già in servizio alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo. Il provvedimento opera una revisione del regime giuridico, economico e previdenziale dei magistrati onorari già in servizio e ne regola compiutamente il rapporto di lavoro, inquadrandoli espressamente come « lavoratori subordinati »;

è ormai nota la situazione critica in cui versa questa categoria di lavoratori a servizio dello Stato, che smaltisce un rilevante numero di affari giudiziari, sia come magistrati giudicanti che requirenti;

la Lega-Salvini Premier si è sempre spesa nella tutela dei diritti della magistratura onoraria;

secondo la Commissione europea, « I magistrati onorari si trovano in una situazione comparabile a quella dei magistrati togati » (parere motivato del 14 luglio 2023). Naturalmente, è dovere di chi oggi governa trovare una definitiva e stabile soluzione che ponga termine a questa incresciosa questione, che ha privato delle più elementari tutele giuslavoristiche, previdenziali ed economiche donne e uomini che compongono la variegata categoria dei magistrati onorari, attualmente in numero superiore ai 5000, a cui va il ringraziamento per la non semplice opera che quotidianamente svolgono al servizio e a supporto della giurisdizione italiana e, quindi, della nazione —:

quali siano gli intendimenti del Governo in merito all'annunciata riforma della magistratura onoraria. (3-01203)

* * *

IMPRESE E MADE IN ITALY

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

X Commissione:

SQUERI e CASASCO. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

nel settore dell'*automotive* si registra una rapidissima evoluzione della situazione, che impone altrettanta rapidità nell'adeguare le decisioni da adottare;

la normativa dell'Unione europea che ha imposto alle case automobilistiche operanti sul vecchio Continente lo stop ai motori a combustione interna (endotermici) a partire dal 2035 è sempre più oggetto di critiche;

pochi giorni fa Mercedes ha annunciato all'assemblea annuale degli azionisti di proseguire sulla strada dei motori endo-

termici anche dopo il 2030, insoddisfatta delle vendite dei modelli elettrici;

Stellantis che aveva programmato, per il 2024, 18 modelli elettrici su complessivi 25, sta riesaminando la situazione del mercato dichiarandosi « aperta a soddisfare al meglio le esigenze dei consumatori », potendo contare su piattaforme flessibili. L'idea di lanciare nella gamma *top* solo veicoli elettrici dal 2025 è messa in discussione e si sarebbe deciso di affiancare, ai modelli solo elettrici, « gemelli » ibridi o con motorizzazione tradizionale;

l'impianto di Mirafiori è fermo, con gli operai in cassa integrazione. È lecito porsi domande sul futuro di queste persone. Si allontana l'obiettivo, dichiarato nell'aprile scorso di produrre 200.000 veicoli in quell'impianto. Torino, rispetto agli anni '80, ha perso 400.000 residenti;

per aggirare il rischio di dazi dell'Unione europea sulle auto elettriche cinesi è in corso una massiccia importazione via nave. I veicoli cinesi invenduti intasano i piazzali dei porti europei. Inoltre è in atto una strategia che prevede l'apertura di stabilimenti automobilistici cinesi all'interno dell'Unione europea;

negli Usa si fa strada l'ipotesi di quadruplicare i dazi sulle auto cinesi. Il Presidente cinese Xi, nella recente visita in Europa ha chiesto di non apporre dazi sulle auto del proprio Paese « per rilanciare le relazioni con i Paesi dell'Unione » e per evitare ritorsioni a danno dei prodotti Unione europea che sarebbero deleterie per il *made in Italy*;

le politiche di settore poste in essere dai Paesi europei non appaiono avere una strategia comune;

più volte è stato sottolineato che la filiera della componentistica italiana è per il 70 per cento focalizzata sui veicoli endotermici e loro parti e che l'indotto italiano del settore è tra i principali fornitori delle case automobilistiche europee —:

se non ritenga opportuno adottare le iniziative di competenza per rimodulare la politica di incentivazione destinata al rin-

novo del parco automobilistico italiano, adeguandola ai nuovi orientamenti dei mercati, alla necessità di evitare tensioni geopolitiche e all'esigenza di sostenere la filiera italiana dell'*automotive*, indotto compreso. (5-02361)

PELUFFO e ROGGIANI. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy*. — Per sapere — premesso che:

il distretto calzaturiero di Vigevano e della Lomellina rappresenta un polo di eccellenze che generano il 7,3 per cento del valore aggiunto sul totale dell'industria pavese e sta attraversando, ormai da decenni, una crisi produttiva ed occupazionale che sconta purtroppo anche i ritardi di Governo e regione Lombardia rispetto a tutti gli interventi susseguites nel tempo sui vari tavoli di contrattazione; crisi che nell'ultimo periodo sembra acuirsi a seguito, anche, delle politiche aziendali di marchi storici del territorio;

la filiera calzaturiera ha il suo fulcro nell'industria della scarpa (1.700 addetti e 126 milioni di euro di *export* annuo) e nel meccano calzaturiero (oltre 50 realtà produttive con quasi 1.000 addetti e un fatturato di circa 210 milioni di euro, di cui il 70 per cento destinato ai mercati esteri); è necessario valorizzare un distretto di qualità come questo, riconquistando una competitività territoriale che per troppo tempo si è andata deteriorando, attraendo investimenti e assicurando il rilancio per l'intero settore;

invece, si assiste ad una situazione di ritardo rispetto all'attuazione dell'accordo quadro di sviluppo territoriale, la cui intesa è stata sottoscritta a Pavia nel dicembre 2022, e rimasto lettera morta, uno strumento messo a punto, condiviso con il territorio, che contiene un'analisi già fatta e finita e in cui tutte le parti coinvolte dicono la loro, con tanto di tabella delle azioni da adottare compreso il rilancio del calzaturiero, ma è fermo lì, in un cassetto: basterebbe anche solo cominciare a trasferire i soldi del PNRR a

comuni e un grande passo avanti verrebbe immediatamente compiuto;

potenziamento e messa in sicurezza delle infrastrutture per la mobilità infrastrutture materiali e immateriali, supporto finanziario attraverso agevolazioni fiscali e incentivi per l'innovazione e l'*export*, adeguamento della logistica per incrementare le competitività e le prospettive economiche del territorio, potenziamento della connettività attraverso il rafforzamento della banda larga, digitalizzazione e l'innovazione del sistema pubblico e del sistema produttivo, la promozione degli investimenti in R&I per la competitività del sistema economico-produttivo, recupero di aree dismesse e la rigenerazione urbana, rafforzamento della coesione territoriale nelle aree interne, efficientamento energetico e sviluppo delle fonti rinnovabili. Queste sono le azioni necessarie e improrogabili —:

quali iniziative di competenza intenda adottare il Governo per assicurare la sostenibilità produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali del distretto calzaturiero di Vigevano e se intenda convocare un tavolo di crisi con tutte le parti in causa presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*. (5-02362)

CAPPELLETTI, PAVANELLI, APPENDINO e FERRARA. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy*. — Per sapere — premesso che:

gli ultimi dati sul settore dell'industria mostrano a febbraio 2024, su base tendenziale, un fatturato, corretto per gli effetti di calendario, caratterizzato da una flessione dell'1,7 per cento in valore (-2,5 per cento sul mercato interno e -0,1 per cento sul mercato estero) e da un incremento dello 0,7 per cento in volume (+0,6 per cento) sul mercato interno e +0,9 per cento sul mercato estero);

il documento di economia e finanza attribuisce all'attuazione del piano nazionale di ripresa e resilienza un ruolo cruciale per le sorti della crescita italiana, con una spinta pari a +0,9 per cento nell'anno

in cui il prodotto interno lordo è atteso a +1 per cento;

come noto, l'articolo 38 del decreto-legge n. 19 del 2024 (cosiddetto «DL PNRR 4»), istituisce e disciplina il nuovo Piano transizione 5.0, quale misura per le imprese — senza distinzione di forma giuridica, settore, dimensione o regime fiscale — che effettuano nuovi investimenti in strutture produttive ubicate nel territorio dello Stato nell'ambito di progetti di innovazione che conseguono una riduzione dei consumi energetici;

sebbene la *ratio* alla base del citato piano sia quella di favorire ed accelerare investimenti finalizzati alla transizione digitale ed energetica, ivi compresa l'autoproduzione da Fer destinata all'autoconsumo, per l'operatività della misura *de quo* si è ancora in attesa dell'emanazione da parte del dicastero in indirizzo di un decreto attuativo teso a regolamentare importanti aspetti di dettaglio della disciplina, fra cui le modalità di erogazione dei crediti d'imposta e i contenuti e le modalità di presentazione delle comunicazioni al Gse;

a quest'ultimo riguardo giova evidenziare come, a legislazione vigente, l'avvio della fruizione non potrà in nessun caso superare la data del 31 dicembre 2025, termine sia per l'effettuazione dell'investimento che per la certificazione e l'avvio dell'utilizzo dell'incentivo. Il ritardo finora accumulato per l'attesa del summenzionato decreto potrebbe pertanto ostacolare il godimento del credito da parte delle imprese e comprometterne i benefici in termini di ammodernamento ed efficientamento —:

quali siano le reali tempistiche per l'adozione del decreto attuativo di cui in premessa al fine di dare certezza e garanzia alle imprese interessate in merito all'operatività di un meccanismo che costituisce un importante volano per la transizione energetica del nostro Paese, agevolando sem-

pre più le imprese a intraprendere o rafforzare il loro percorso in tal senso.

(5-02363)

Interrogazioni a risposta scritta:

GRIMALDI. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

l'esperienza del libero scambio « Il Barattolo » di Via Carcano a Torino fu introdotta nel 2001 per ovviare all'abolizione delle autorizzazioni previste dal Tulp, che permettevano ai raccoglitori di vendere liberamente abiti, arredi, beni usati raccolti e che era alla base dello storico mercato delle pulci torinese, il Balon del sabato;

il libero scambio è tuttora gestito dall'associazione ViviBalon, formata nel 2001 dai venditori, in virtù di alcuni bandi pubblici che sono stati indetti negli anni;

il libero scambio è stato ubicato in via Carcano, anche in seguito ad un *memorandum* firmato tra città di Torino, prefetto e associazione;

ormai da diversi anni circa mille operatori ogni fine settimana si incontrano e incontrano migliaia di cittadine e cittadini alla ricerca di beni durevoli usati, venduti a poco prezzo: abiti, piccoli arredi, scarpe, stoviglie, attrezzi, soprammobili;

il libero scambio risponde ad un regolamento votato dalla città di Torino, che ad esempio vieta la vendita di beni preziosi o pneumatici, e il mercato è sorvegliato dalla polizia municipale e dalla Polizia di Stato;

secondo notizie di stampa, la Regione, attraverso la legge regionale di riordino 2024, avrebbe deciso di limitare questa esperienza introducendo regole troppo stringenti che finirebbero, di fatto, per cancellare questa esperienza;

le accuse di degrado e di commercio di refurtiva, poste alla base della decisione di chiudere il mercato di libero scambio, risultano sorprendenti viste anche le rela-

zioni settimanali delle forze dell'ordine che testimoniano la regolarità dell'iniziativa;

nell'area del libero scambio i rifiuti prodotti dall'attività vengono raccolti in maniera differenziata, raccogliendo ogni anno centinaia di tonnellate di tessile, carta, vetro, plastica, affidate a cooperative e consorzi e viene regolarmente pagata la prevista tassa all'azienda rifiuti che pulisce l'area utilizzata e smaltisce i rifiuti;

grazie al mercato di libero scambio ogni anno vengono salvati dalla discarica migliaia di oggetti, più di 2.000 tonnellate l'anno e migliaia di torinesi possono acquistare a prezzi modici abiti e beni, permettendo a più di mille operatori e alle loro famiglie di integrare il proprio reddito con i piccoli proventi derivanti da questa attività;

la città di Torino, per l'utilizzo dell'area, riscuote circa 100.000 euro l'anno per occupazione di suolo pubblico;

ad avviso dell'interrogante l'intenzione della regione Piemonte di vietare l'esperienza di via Carcano rappresenta una scelta miope, che mette in difficoltà migliaia di cittadine e cittadini, rischia di cancellare un appuntamento popolare dai positivi risvolti sociali e ambientali come pochi in Italia, un esperimento avanzatissimo di inclusione sociale che ha reso possibile il commercio non professionale nell'ambito di progetti comunali finalizzati al contrasto della povertà e dell'esclusione;

difendere il libero scambio significa preservare un luogo storico e un modello di inclusione che ha permesso a migliaia di famiglie, di cui la gran parte con fragilità economiche, di costruire percorsi di autonomia e integrazione del reddito;

ad avviso dell'interrogante le attività nel settore dei beni usati e del riuso dei prodotti andrebbero promosse, incentivate e regolamentate uniformemente sul territorio nazionale così da permettere il moltiplicarsi di realtà come quella del libero scambio « Il Barattolo » di Torino —:

quali iniziative di competenza, anche di carattere normativo, il Governo intenda

adottare al fine di tutelare e incentivare, in accordo con le regioni e i comuni, le attività nel settore dei beni usati e del riuso dei prodotti, viste anche le positive finalità sociali e ambientali che tali iniziative producono, evitando così che alcune positive realtà, come quella di Torino, possano andare disperse. (4-02808)

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

il « Barattolo », mercato dell'usato situato a Torino, rappresenta un importante luogo di scambio e di economia circolare per la città, contribuendo attivamente alla riduzione dei rifiuti e alla promozione della sostenibilità ambientale;

recentemente, vi sono state manifestazioni da parte dei cittadini in via Carcano a Torino per difendere il « Barattolo », evidenziando il suo ruolo cruciale nell'economia locale e nella promozione di pratiche sostenibili;

la regione Piemonte ha approvato una modifica della regolamentazione tramite legge regionale di riordino n. 10 del 4 aprile 2024 che potrebbe mettere a rischio l'esistenza stessa del « Barattolo », minacciando il suo *status* giuridico e la sua operatività;

l'assessore alle politiche sociali della regione Piemonte, Maurizio Marrone, ha promosso questa modifica normativa, che, se approvata, potrebbe costringere il « Barattolo » a riorganizzarsi o, peggio ancora, a chiudere definitivamente, a causa della perdita del suo *status* di mercato dell'usato e dell'intervento diretto del comune di Torino nella sua regolamentazione;

la mobilitazione cittadina « Giù le Mani dal Barattolo » è stata organizzata come risposta a questa minaccia, dimostrando il forte sostegno popolare e la rilevanza sociale ed economica del « Barattolo » per la comunità locale —:

quali iniziative di competenza i Ministri interrogato intendano intraprendere per

proteggere il « Barattolo » e garantire la sua continuativa operatività come mercato dell'usato a Torino, considerando il suo ruolo fondamentale nell'economia circolare e nella promozione della sostenibilità ambientale;

se il Governo intenda intervenire in raccordo con la regione Piemonte affinché sia tutelata questa realtà e possa essere adottata una posizione di sostegno a favore del mantenimento del suo *status* giuridico e della sua autonomia operativa;

quali iniziative concrete, anche di carattere normativo, il Governo intenda adottare per tutelare i mercati dell'usato e promuovere l'economia circolare in altre aree del Paese, prendendo spunto dall'importanza e dall'efficacia del « Barattolo » come esempio positivo di buone pratiche;

quali iniziative di competenza il Governo intenda adottare al fine di favorire il coinvolgimento delle autorità locali, associazioni di categoria e della società civile nel processo decisionale riguardante la regolamentazione dei mercati dell'usato e nella promozione di politiche a sostegno dell'economia circolare e della sostenibilità ambientale;

quali iniziative di competenza il Governo intenda adottare per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza dei mercati dell'usato e sulle sfide che essi affrontano, al fine di promuovere una maggiore consapevolezza e partecipazione attiva della cittadinanza a sostegno di queste realtà.

(4-02809)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta scritta:

DEBORAH BERGAMINI e CAROPPO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del turismo.* — Per sapere — premesso che:

di recente la Gesac — società di gestione dell'aeroporto Internazionale di Na-

poli Capodichino, ha annunciato di limitare a soli 1.500 *slot*, come tetto massimo annuale, le movimentazioni dell'Aviazione generale, ovvero i voli degli aerei privati, sull'aeroporto partenopeo, già dal 2024;

i voli dell'Aviazione sostengono e partecipano significativamente al turismo di lusso in generale ed in particolare al turismo nautico di lusso. Se Napoli e la Campania sono stati scelti dal mercato dei *giga-yacht* come località principali e strategiche per l'imbarco e/o lo sbarco dei propri ospiti, per crociere private o in *charter*, ciò è anche grazie alla funzionalità dell'aviazione generale dell'aeroporto di Capodichino, dove nella scorsa stagione i voli privati hanno utilizzato ben 7.500 movimenti a cui vanno aggiunti altri 2.500 movimenti utilizzati dagli elicotteri (privati e/o di compagnie);

con il nuovo tetto massimo ci sarebbero ben 6.000 movimentazioni di voli privati (elicotteri a parte) che non potranno utilizzare lo scalo di Napoli Capodichino;

inizialmente la Gesac avrebbe inteso spostare le 6.000 movimentazioni dall'aeroporto Capodichino a quello del nuovo scalo di Pontecagnano, l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, sito nella periferia industriale di Salerno, da cui dista circa 25 chilometri e che risulta non ancora operativo e senza una data certa circa l'apertura. Quest'ultimo presenta diverse problematiche che rischiano di nuocere all'economia turistica di alta fascia di Napoli, della provincia e dell'intera Campania: lo stesso si trova in una zona caratterizzata da degrado sociale ed urbano, non è dotato di infrastrutture che possano garantire il rifornimento di carburante per voli di ritorno *long haul*, scoraggiando il traffico consistente proveniente dagli Usa, né di drappelli permanenti di polizia di frontiera, Guardia di Finanza e funzionari doganali che garantiscano i dovuti controlli frontalieri;

l'incertezza della data di apertura si traduce in una serie di difficoltà operative da parte delle aziende del settore turistico di lusso per l'organizzazione legata ad ar-

rivi e partenze ed alla relativa logistica per la movimentazione degli ospiti;

con la stagione turistica imminente cominciano a giungere segnali negativi da parte del mercato: l'Aviazione Generale di Napoli non è infatti in grado di confermare autorizzazioni per gli *slot* durante la prossima stagione né su Napoli (per le limitazioni imposte dall'inizio di quest'anno) né altrove in Campania, con la conseguente cancellazione da parte degli armatori dei grandi *yacht* dello scalo di Napoli, e la conseguente riprogrammazione dell'intera crociera;

da uno studio della Ambrosetti del gennaio 2024 relativo al settore dello *yachting*, pur se riferito al territorio ligure, si evince, per analogia, considerato che il Golfo di Napoli e la Campania risultano tra le mete più visitate dallo *yachting* del Mediterraneo, con più di 3.000 scali a stagione e quasi 1.000 *yacht* di lunghezza superiore ai 35 metri, che il cosiddetto Teei (*Total Equivalent Economie Impact*) cioè il totale equivalente per presenza giornaliera di *yacht* di 35-50 metri, comporta un moltiplicatore pari a 2,6 rispetto alla spesa ad impatto diretto delle aziende della nautica professionale, con una spesa giornaliera totale di 7.654 euro al giorno. Con *yacht* di dimensioni maggiori ai 50 metri questo moltiplicatore relativo all'impatto indiretto e all'indotto sulle filiere economiche sale fino ad arrivare a 9,22 volte rispetto all'impatto economico diretto delle aziende della nautica professionale con una spesa complessiva giornaliera di 70.536 euro —:

se i Ministri interrogati intendano fornire chiarimenti circa l'attuale situazione descritta in premessa, che rischia di mettere a rischio i livelli occupazionali ed il circuito virtuoso legato all'economia turistica di alta fascia per la città di Napoli e della sua provincia. (4-02802)

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

GALLO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

è drammatica la situazione di molte famiglie che vivono soprattutto a Rozzano, ma anche a Cesano Boscone e Corsico in provincia di Milano, che hanno ricevuto avvisi di sfratto dall'Aziende lombarde per l'edilizia residenziale pubblica (Aler). La situazione, come denuncia, l'Associazione Libas consumatori, che difende i casi di sovraindebitamento che a Rozzano sono sempre più numerosi, sta diventando complessa e grave per molti nuclei familiari abitanti nelle case gestite dalla società Aler ed MM s.p.a. (gestori del patrimonio pubblico degli alloggi popolari) che, come detto, hanno ricevuto avvisi di sfratto;

ciò determina un grave contesto di emergenza sociale visto anche che coloro che abitano nelle case si trovano in grave disagio economico e sociale. In particolare, si evidenzia che la città di Rozzano ha la più alta concentrazione di case popolari in tutta Europa con ben 6.000 alloggi costruiti. Nella sola città di Rozzano ci sono circa 450 sfratti da parte della società Aler s.p.a. partecipata dalla regione Lombardia ai 100 per cento, che non consente agli abitanti delle case Aler che hanno ricevuto lo sfratto di ricorrere alla legge n. 3 del 2012, per superare la loro condizione di vulnerabilità;

si evidenzia, come detto, che non viene promossa adeguatamente la legge sul sovraindebitamento (legge n. 3 del 2012) per morosità incolpevole e gli inquilini sono costretti ad accordi impossibili, sono quindi molti i casi di morosità incolpevole per i quali Aler, invece di inviare lettere di morosità e far firmare cambiali, dovrebbe suggerire di aderire alla legge sul sovraindebitamento. Ciò rappresenta l'unica soluzione per poter accompagnare gli inquilini morosi a superare la crisi. Infatti la legge

citata pone al riparo da ogni ingiunzione e sfratto i cittadini debitori la cui domanda è stata accolta con sentenza da parte del giudice del Tribunale fallimentare. Tra l'altro alcune sentenze emesse dal Tribunale fallimentare, sezione civile di Milano, ha per certi casi accolto l'istanza di liquidazione controllata dal sovraindebitamento. Nonostante la sentenza in favore dei ricorrenti sfrattati, i medesimi si vedono costretti a subire ingiunzioni di sfratto da parte della società Aler;

tra l'altro si ricorda che nel 2018 è stato stipulato un protocollo d'intesa tra la prefettura la Banca d'Italia e il comune di Milano e altre associazioni che promuove una serie di misure di prevenzione per i cittadini sottoposti ad usura, estorsione;

la legge sul sovraindebitamento tutela ed aiuta le persone in gravi condizioni economiche a risanare i debiti accumulati nel corso del tempo. Ciò dovrebbe costituire elemento fondamentale per risolvere le gravi problematiche relative agli sfratti di coloro che abitano nelle case Aler della provincia di Milano evitando anche possibili problemi di ordine pubblico;

infatti, la citata legge è stata introdotta per disciplinare la composizione della crisi da sovraindebitamento dei soggetti non fallibili al fine di evitare che i medesimi finiscano nella rete dell'usura o dell'estorsione. In sostanza un intervento per favorire categorie di persone più deboli e in grave stato di disagio economico e sociale. Ciò risulta possibile per i casi di sfratto che sono in corso nei comuni di Rozzano, Corsico e Cesano Boscone —:

quali iniziative i Ministri interrogati intendano adottare per risolvere le gravi problematiche evidenziate in premessa per evitare lo sfratto di nuclei familiari in stato di disagio economico e sociale che sta determinando un grave contesto di emergenza sociale anche con possibili ripercussioni sull'ordine pubblico;

quali iniziative i Ministri interrogati intendano adottare, per quanto di competenza, per verificare per quali ragioni l'Aler continui l'azione esecutiva nei confronti di

coloro che hanno ottenuto una sentenza favorevole da parte del tribunale, come esposto in premessa. (4-02803)

BONELLI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 15 febbraio 2024 il Senato della Repubblica ha approvato in via definitiva il disegno di legge di ratifica ed esecuzione del Protocollo Italia-Albania per il rafforzamento della collaborazione in materia migratoria, siglato il 6 novembre 2023;

il testo del Protocollo prevede che l'Albania fornisca all'Italia gli spazi per costruire due centri per la gestione delle persone migranti: uno nei dintorni del porto di Shëngjin, e l'altro nell'entroterra, nella località di Gjadër;

a Shëngjin si prevede la costruzione di un centro di prima accoglienza (*hotspot*) dove le autorità italiane provvederanno alle procedure di sbarco e di identificazione, mentre nella città di Gjadër verrà realizzata una struttura sul modello dei centri di permanenza per il rimpatrio (Cpr) in cui verranno accolti i migranti non aventi diritto all'ingresso e alla permanenza nel territorio italiano;

in data 8 maggio 2024 è stata aggiudicata la gestione « coordinata ed unitaria » delle strutture in Albania alla cooperativa Medihospes con un appalto di oltre 151 milioni di euro;

gli affidamenti per la gestione dei centri in Albania sono stati assegnati senza gara pubblica con la motivazione di « ragioni di estrema urgenza sussistenti »;

dopo la presentazione di istanze da parte di circa 30 enti privati, soltanto a tre di questi è stato chiesto di presentare le proprie offerte alla Prefettura di Roma. Tuttavia, l'unica offerta arrivata nel portale della prefettura è stata quella di Medihospes;

a fine 2022 Medihospes gestiva 26 strutture di accoglienza per migranti in sei

regioni con un fatturato di 128 milioni di euro;

nel 2019 vi sono state ispezioni in centri di accoglienza per migranti gestiti da Medihospes a Roma che hanno fatto emergere irregolarità: secondo dati ActionAid e Openpolis, nel 2019 il 96,76 per cento delle penali comminate dalla Prefettura di Roma, con 22 contestazioni mosse in 25 controlli su 18 strutture e per un totale di quasi 86 mila euro, sono a carico di Medihospes. Inoltre ci sono diverse inchieste giornalistiche che hanno coinvolto la cooperativa in passato, ad esempio nella gestione del Cara di Borgo Mezzanone quando un'inchiesta ne denunciò le condizioni inumane;

l'attuale Presidente del CdA di Medihospes, ex amministratore delegato della cooperativa « La Cascina », è stato commissariato per rischio di infiltrazioni mafiose nell'inchiesta « Mafia Capitale » e il commissariamento è stato poi revocato;

come citato nell'Avviso di Manifestazione di interesse per l'affidamento dei servizi di accoglienza pubblicato il 21 marzo 2024 dalla Prefettura di Roma, l'avvio dell'operatività di tutti i suddetti centri è prevista « non oltre il 20 maggio 2024 »;

tuttavia, da fonti giornalistiche (*La Repubblica, Domani*) si apprende che la determina del Ministero della difesa che affida al Genio Militare la costruzione dei suddetti campi prevede la fine dei lavori per novembre 2024 —:

quando avverrà realisticamente l'apertura di suddetti centri in ragione del fatto che, alla luce dei bandi pubblicati dal Ministero dell'interno e della difesa, l'accoglienza all'interno dei centri in Albania è prevista in data antecedente a quella fissata per la costruzione di questi stessi centri;

quali siano « le ragioni di estrema urgenza sussistenti » che hanno portato ad assegnare l'appalto con una procedura negoziata, senza bando, per un importo di oltre 151 milioni, anziché con una gara ad evidenza pubblica;

se il Ministro dell'interno non ritenga di sospendere la gara d'appalto in attesa di

verificare se l'offerta della cooperativa Medihospes rappresenti la migliore opzione come ente gestore dell'accoglienza nei centri albanesi alla luce delle inchieste che l'hanno colpita in passato e consapevoli del fatto che un ribasso consistente come quello realizzato da Medihospes potrebbe portare a una diminuzione degli *standard* dei servizi erogati con conseguenti violazioni dei diritti di base delle persone trattenute in tali centri. (4-02806)

BISA e ZIELLO. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere — premesso che:

sono quasi quotidiani gli episodi di violenza che vedono tra le vittime uomini e donne delle forze dell'ordine;

tra gennaio e febbraio del 2024, decine di aggressioni contro le forze dell'ordine nelle città italiane hanno messo in evidenza i rischi che vivono gli operatori mentre lavorano per mantenere l'ordine pubblico e il controllo del territorio;

le aggressioni spaziano da attacchi fisici diretti contro gli agenti ad episodi di resistenza durante controlli, operazioni contro la criminalità, manifestazioni ed eventi sportivi; questi attacchi, non solo mettono a rischio la sicurezza degli agenti coinvolti, ma minano l'autorità delle istituzioni responsabili dell'applicazione della legge;

un *trend* inquietante, che sembra aver subito un brusco incremento dopo gli scontri del 23 febbraio 2024, tra la polizia e gli studenti di Pisa;

le città coinvolte includono tra le altre, Roma, Torino, Salerno, Vicenza, evidenziando una diffusione del fenomeno su tutto il territorio nazionale, come riportato ogni giorno dalle cronache giornalistiche;

fra i tanti episodi avvenuti, nella notte di mercoledì 8 maggio 2024 le volanti della questura di Pisa hanno arrestato un cittadino tunisino irregolare sul territorio, dopo una violenta aggressione nei confronti dei poliziotti. Durante un normale controllo in centro, è entrata in contatto con l'uomo ubriaco, il quale dapprima ha offeso gli agenti e poi li ha aggrediti a calci e pugni;

alcuni amici e la compagna del tunisino hanno cercato di liberare l'uomo, arrivando a spingere e strattonare i poliziotti, che soltanto dopo l'intervento di altre volanti sono riusciti a bloccarlo definitivamente e arrestarlo con l'accusa di resistenza, oltraggio e lesioni a pubblico ufficiale. I poliziotti hanno fatto ricorso alle cure del personale sanitario, che ha evidenziato lesioni guaribili in 15 e 21 giorni. Nella mattina di giovedì 9 maggio 2024 l'arresto è stato convalidato ed è stata applicata la misura dell'obbligo di firma 4 volte a settimana —:

se il Ministro interrogato, non ritenga necessario e doveroso, per quanto di competenza, un intervento volto ad acquisire approfondimenti istruttori rispetto a quanto accaduto a Pisa il giorno 8 maggio 2024.

(4-02810)

* * *

ISTRUZIONE E MERITO

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VII Commissione:

MANZI, ORFINI, BERRUTO e ZINGARETTI. — *Al Ministro dell'istruzione e del merito*. — Per sapere — premesso che:

si apprende da notizie di stampa che — con atto protocollato n. 0000047 del 18 marzo 2024 — il Ministro dell'istruzione e del merito ha istituito una commissione con l'obiettivo di elaborare e formulare proposte volte alla revisione delle Indicazioni nazionali delle linee guida relative al primo e secondo ciclo di istruzione;

le organizzazioni sindacali e le associazioni di categoria sottolineano il mancato coinvolgimento di insegnanti e dirigenti, di chi cioè ogni giorno, proprio sulla base delle linee guida e delle indicazioni, esercita l'azione educativa concretamente;

a tali obiezioni il Ministro interrogato ha replicato sul social X dichiarando: « si

rilassino i contestatori e i polemisti di professione, Non appena il decreto di nomina della Commissione di studio sarà registrato, sarà avviata una consultazione ampia del mondo della scuola »;

le Indicazioni nazionali – nelle loro raccomandazioni pedagogiche e nelle indicazioni operative – sono state e tuttora costituiscono una proposta educativa all'avanguardia, che valorizza il ruolo della scuola come contesto di promozione ed esercizio di cittadinanza attiva;

dal 2012, anno della loro entrata in vigore, le Indicazioni nazionali rappresentano un documento fondamentale per la scuola italiana, definendo cosa e come si deve studiare alla scuola per l'infanzia, alla primaria e alle medie, e lasciando alle scuole l'autonomia di definire i curricoli;

si deve evitare di ricadere in una visione di scuola orientata solo sui contenuti e sull'apprendimento mnemonico e/o esecutivo e non stravolgere un documento fondato su basi scientifiche e allineato con i sistemi scolastici dei Paesi più avanzati in ambito educativo –:

quali siano le motivazioni e le finalità che hanno determinato l'intento di procedere alla revisione delle linee guida e con quali indicazioni siano state assegnate alla commissione in proposito. (5-02358)

PICCOLOTTI. — *Al Ministro dell'istruzione e del merito.* — Per sapere – premesso che:

nei giorni scorsi, si è appreso da fonti di stampa che il Ministro dell'istruzione e del merito ha istituito una commissione per la revisione delle indicazioni nazionali e delle linee guida relative al primo e al secondo ciclo di istruzione;

alle organizzazioni sindacali e alle associazioni di categoria che hanno lamentato il mancato coinvolgimento di insegnanti e dirigenti, di chi cioè ogni giorno, proprio sulla base delle linee guida e delle indicazioni, esercita l'azione educativa concretamente, il Ministro ha risposto: « Si rilassino i contestatori e i polemisti di pro-

fessione. Non appena il decreto di nomina della Commissione di studio sarà registrato, sarà avviata una consultazione ampia del mondo detta scuola »;

ma la consultazione andava fatta prima, non dopo la composizione della commissione;

anche gli storici hanno criticato la commissione, sottolineando l'assenza di un membro riconducibile all'insegnamento della storia e di altre discipline insegnate;

le indicazioni nazionali, valide dal 2012, costituiscono il quadro di riferimento per la progettazione curricolare affidata alle scuole. Sono un testo aperto, che la comunità docente è chiamata ad assumere e a contestualizzare, elaborando specifiche scelte relative a contenuti, metodi, organizzazione e valutazione coerenti con i traguardi formativi previsti dal documento nazionale;

a partire dal curricolo di istituto, i docenti individuano le esperienze di apprendimento più efficaci, le scelte didattiche più significative e le strategie più idonee. L'attività didattica è orientata alla qualità dell'apprendimento di ciascun alunno e non a una sequenza lineare, e necessariamente incompleta, di contenuti disciplinari;

si teme che interventi come questo nascondano l'intenzione di mettere mano all'autonomia delle scuole e alla libertà d'insegnamento e non si comprende quali siano l'urgenza e le reali motivazioni per la revisione delle linee guida –:

quali indicazioni e finalità siano state assegnate ai componenti della commissione, in particolare nel lavoro di revisione dei programmi scolastici. (5-02359)

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

ai sensi dell'articolo 4, commi 6-bis e 6-ter, della legge 3 maggio 1999, n. 124, il Ministero dell'istruzione e del merito provvede all'attivazione delle procedure di ag-

giornamento biennali delle graduatorie provinciali di conferimento delle supplenze per il personale docente ed educativo tramite la pubblicazione di un'ordinanza ministeriale;

l'aggiornamento relativo al biennio 2024/2026 si è rivelato tutt'altro che semplice: dopo l'annuncio del Ministero a fine marzo, è stata emanata una seconda bozza a cui il Consiglio Superiore della Pubblica Istruzione ha dato parere negativo, in quanto contenente modifiche sostanziali rispetto al precedente schema, fino ad arrivare al 7 maggio scorso, quando, in sede di informativa, è stata presentata ai sindacati una terza bozza, contenente una novità senza precedenti: la possibilità di inserire nella I fascia delle graduatorie provinciali per le supplenze coloro che intendono iscriversi ai percorsi abilitanti da 60 o 30 CFU, i cui decreti di avvio sono stati pubblicati soltanto il 22 aprile scorso;

l'inserimento con riserva, da sciogliere entro il 30 giugno 2024 con la dichiarazione di effettiva avvenuta immissione ai corsi, permetterebbe a coloro che vorrebbero intraprendere il percorso di abilitazione, ma che non possiedono ancora il titolo, di poter ottenere supplenze annuali o sino al termine delle attività didattiche, una possibilità fino ad ora prevista soltanto per coloro che ne erano in possesso;

tuttavia, tale previsione vorrebbe rimediare ai ritardi accumulati dal Ministero dell'istruzione e del merito e dal Ministero dell'università e della ricerca, i quali, a seguito della pubblicazione tardiva dei decreti di avvio dei percorsi abilitanti, hanno generato confusione in merito alla possibilità di riuscire ad ottenere il titolo abilitante in tempo utile per l'inserimento in I fascia delle GPS;

la soluzione prospettata non è scevra da nuove possibili discriminazioni, in quanto non tutti gli atenei si muoveranno con le stesse tempistiche nella pubblicazione dei bandi e nella relativa valutazione e compilazione delle graduatorie e, nel caso in cui il docente che ha ottenuto la supplenza non dovesse completare il percorso abilitante e

ottenere il titolo, si vedrebbe revocata la cattedra, con conseguente disagio per il docente in questione, per i colleghi in graduatoria e, da ultimo, per gli studenti —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza delle gravi conseguenze e discriminazioni che i reiterati ritardi nella pubblicazione dei vari atti e provvedimenti amministrativi sopracitati stanno causando ai futuri docenti e soprattutto agli studenti, con conseguente danno al sistema educativo d'istruzione e formazione. (5-02360)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazione a risposta immediata:

BONETTI, BENZONI, D'ALESSIO, GRIPPO e SOTTANELLI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il 12 maggio 2022 è entrata in vigore la legge n. 32 del 2022 (cosiddetta «*Family Act*»), recante una riforma organica delle politiche familiari che si sviluppa intorno a cinque aree di intervento relative al sostegno economico anche attraverso misure fiscali per le famiglie oltre all'assegno unico e universale per i figli, al rafforzamento dei servizi educativi territoriali e delle politiche di sostegno alle famiglie per le spese educative e scolastiche, alla riforma dei congedi parentali e all'introduzione di incentivi al lavoro femminile e all'autonomia e lavorativa dei giovani;

ad oggi, dopo che il Governo Draghi ha reso operativo l'assegno unico, la citata legge prevedeva che l'adozione, da parte del Governo, di uno o più decreti legislativi di potenziamento, riordino, armonizzazione e rafforzamento della disciplina inerente, tra gli altri, alle misure di sostegno all'educazione dei figli, ai congedi parentali, di paternità e di maternità, agli incentivi al lavoro femminile, alla condivisione della cura e all'armonizzazione dei tempi di vita e di lavoro avvenisse entro il termine di

ventiquattro mesi, e cioè entro il 12 maggio 2024;

l'attuale Governo ha più volte espresso la sua posizione favorevole alle politiche incentivanti la natalità, rivendicandola — all'interno della necessità di promuovere la famiglia e la maternità in tutte le politiche — come tema centrale e prioritario del proprio programma e ribadendo l'intenzione di mettere in campo un'azione strategica che coinvolga tutti i Dicasteri, con interventi di natura sia culturale sia economica;

parrebbe esserci, quindi, un perfetto allineamento tra la posizione dell'Esecutivo — che riconosce una primaria importanza ai temi relativi alla famiglia e alla natalità — e le politiche introdotte dal « *Family Act* »;

la stessa Ministra interrogata, rispondendo il 13 marzo 2024 durante una seduta di interrogazioni a risposta immediata in Assemblea, ha dichiarato che « il Governo dovrebbe dare attuazione alla cosiddetta riforma del *Family Act* » e ha riconosciuto come « la necessità di adottare politiche di *welfare* a sostegno dei genitori si fa sempre più cogente all'interno della società contemporanea globalizzata (...) e deve essere al centro dell'interesse delle istituzioni » —:

per quali motivi non sia stata esercitata la delega prevista dalla legge n. 32 del 2022 entro i termini stabiliti dalla stessa, soprattutto per quanto di competenza in materia di congedi parentali, di maternità e di paternità, di incentivi al lavoro femminile e di armonizzazione dei tempi di vita e di lavoro, e, in tale contesto, se intenda comunque adottare iniziative di competenza volte a dare attuazione alla riforma del « *Family Act* » — sostenuta anche dalle forze dell'attuale maggioranza — necessaria per lo sviluppo del Paese.

(3-01198)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta scritta:

ASCARI e CHERCHI. — *Al Ministro della salute, al Ministro della giustizia, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il fenomeno delle cosiddette sette è stato oggetto di ripetute analisi da parte del Consiglio d'Europa che ha adottato dedicate risoluzioni e raccomandazioni;

tuttavia, il nostro Paese non risulterebbe, a oggi, avere recepito alcuno dei precetti contenuti;

rispetto a una piaga sociale che si stima coinvolga tra i due e i quattro milioni di cittadini italiani, la mancanza di approfondimenti istituzionali, tenuto conto anche del grave *vulnus* normativo venutosi a determinare a seguito della pronuncia di incostituzionalità dell'ex delitto di plagio, appare fortemente preoccupante;

si osserva che altri Paesi europei, anche alla luce della pervasività e del diversificarsi del fenomeno, hanno provveduto ad approntare adeguate misure d'intervento;

tra questi, la Francia ha recentemente approvato una legge volta a rafforzare l'azione di contrasto alle derive settarie, che introduce i nuovi reati di « soggezione psicologica » e « istigazione all'astensione o all'abbandono delle cure mediche »;

nel nostro Paese il solo rapporto ufficiale che ha realizzato un censimento dei vari gruppi individuando anche i possibili pericoli e le connessioni criminali, risulta datato 1998;

sono di questi giorni inquietanti vicende tra cui la mattanza di Altavilla Milicia, consumatasi in un contesto di palese fanatismo religioso e la sconcertante sentenza di assoluzione di Paolo Bendinelli, leader carismatico del Centro olistico Anidra, in relazione al decesso per melanoma metastatico di Roberta Repetto, giovane professionista Chiavarese frequentatrice di

tale struttura in cui si praticavano discipline per il benessere e la salute prive di ogni evidenza scientifica;

la donna era deceduta per le metastasi insorte a seguito dell'asportazione di un nevo eseguita su un tavolo da cucina del centro olistico ed effettuata senza anestesia né esame istologico, alla presenza di Bendinelli;

secondo la perizia medico-legale disposta dal giudice per le indagini preliminari del tribunale di Genova, redatta dal professor Giancarlo Di Vella e dal dottor Vincenzo Villari, il rapporto instauratosi tra il maestro spirituale e la signora Repetto, nonché le dinamiche interne al gruppo, risulterebbero analoghe a quelle delle cosiddette psico-sette;

per la Corte d'appello d'assise, la donna avrebbe invece deciso in piena libertà i tempi, luoghi e modalità dell'operazione evitando di ricorrere alla medicina allopatrica anche al successivo manifestarsi di dolori ingravescenti, preferendo affidarsi a pseudo-trattamenti suggeriti dal centro, quali bagni purificatori nel fiume, tisane zuccherate, meditazione, e altro;

per quanto di conoscenza, per i giudici, che pure hanno confermato la venerazione della donna verso il maestro spirituale e atteggiamenti passivizzanti nei suoi confronti, talune sue condotte non risulterebbero conciliabili con l'ipotizzata dipendenza psichica, tra cui le « comprovate forme tangibili di indipendenza dal centro olistico », quali il lavoro presso l'agenzia immobiliare familiare, la partecipazione a conferenze o viaggi, e altro;

spazzando via ben 58 pagine di perizia medico-legale, la pronuncia, pur senza entrare nel merito, appare all'interrogante del tutto miope e verosimilmente ancorata alle ormai vetuste considerazioni espresse dalla Corte costituzionale nella sentenza 96/1981;

un crescente numero di ricerche, in particolare nell'ambito delle neuroscienze cognitive e della psicologia clinica, ha gettato nuova luce sulla comprensione dei

processi mentali e del comportamento umano, dimostrando come gli individui non abbiano esitato a compiere azioni del tutto irrazionali, compreso darsi la morte o infliggerla ad altri su istigazione dei propri *leader*, pur godendo di una certa libertà di azione fuori dal sistema auto-sigillante di gruppi manipolativi —:

se non si ritenga necessario e urgente adottare un piano di informazione e prevenzione di tali fenomeni;

se nell'ambito della sanità sia o meno stata realizzata attività di monitoraggio finalizzata a valutare i rischi rappresentati da gruppi che propongono percorsi pseudo-terapici e pseudo-curativi e come eventualmente si intenda procedere a tutela dei connazionali;

se non si reputi necessario, per quanto di competenza, approfondire le vicende esposte in premessa. (4-02805)

Apposizione di una firma ad una interrogazione.

L'interrogazione a risposta in Commissione Ascani n. 5-02345, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 10 maggio 2024, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Casu.

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interpellanza urgente Dalla Chiesa n. 2-00279 del 28 novembre 2023;

interrogazione a risposta orale De Palma n. 3-00979 dell'8 febbraio 2024;

interrogazione a risposta in Commissione Manzi n. 5-02342 del 10 maggio 2024;

interrogazione a risposta in Commissione Montemagni n. 5-02348 del 10 maggio 2024.

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALB0090700