

429.

Allegato B**ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO****INDICE**

ATTI DI CONTROLLO:	PAG.	PAG.
Affari europei, PNRR e politiche di coesione.		
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		
Scutellà 4-04375 12303		
Ambiente e sicurezza energetica.		
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		
Fontana Ilaria 4-04372 12304		
Cherchi 4-04377 12304		
Disabilità.		
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		
Ambrosi 5-03586 12305		
Economia e finanze.		
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		
Onori 4-04368 12307		
Imprese e made in Italy.		
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		
Ghirra 5-03581 12307		
Infrastrutture e trasporti.		
<i>Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:</i>		
VIII Commissione:		
Fontana Ilaria 5-03582 12308		
		Simiani 5-03583 12309
		Ruffino 5-03584 12309
		Mattia 5-03585 12310
		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>
		Curti 5-03580 12311
		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>
		Giagoni 4-04367 12312
		Fontana Ilaria 4-04373 12312
		Interno.
		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>
		Benigni 4-04376 12313
		Lavoro e politiche sociali.
		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>
		Borrelli 4-04370 12314
		Grimaldi 4-04371 12315
		Salute.
		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>
		Loizzo 4-04369 12316
		Loizzo 4-04374 12317
		Sport e giovani.
		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>
		Ghirra 4-04378 12317

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.
Apposizione di una firma ad una mozione .	12318	Ritiro di documenti del sindacato ispettivo .	12318
Apposizione di una firma ad una interrogazione	12318	Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	12318

ATTI DI CONTROLLO**AFFARI EUROPEI, PNRR E POLITICHE DI COESIONE**

Interrogazione a risposta scritta:

SCUTELLÀ, MORFINO e FEDE. — *Al Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione.* — Per sapere — premesso che:

le risorse europee della politica di coesione rappresentano, congiuntamente ai fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in termini di contributo essenziale per intervenire sui nodi storici dei divari territoriali;

ad oltre metà del decorso ciclo di programmazione di bilancio dell'Unione europea 2021-2027, a breve entrerà nel vivo il dibattito sui negoziati per il prossimo bilancio a lungo termine dell'Unione europea per il setteennio 2028-2034, che prevede il finanziamento dei programmi e delle azioni in tutti i settori d'intervento, in linea con le priorità a lungo termine dell'Unione europea;

secondo le poche informazioni disponibili ad oggi, la struttura stessa del Quadro finanziario pluriennale subirà profonde modifiche nella direzione di una centralizzazione delle competenze e della discrezionalità politica, nell'ambito dei Governi nazionali;

tra i fondi che più degli altri dovrebbero risentire dei prospettati mutamenti, vi sono quelli afferenti alla politica di coesione, destinataria di circa un terzo del bilancio dell'Unione europea, attraverso un maggiore spazio di manovra per gli Stati membri che consentirebbe di liberare maggiori risorse per la difesa e la sicurezza, per gli investimenti nelle tecnologie strategiche

e per lo sviluppo di una politica industriale europea;

in tale contesto si inserisce la notizia, diffusa dagli organi di stampa della concreta possibilità che, su richiesta di Bruxelles, i fondi afferenti ai fondi di coesione europei, non ancora spesi dalle regioni, possano essere dirottati dai Governi per la produzione di droni e altre tecnologie impiegabili anche a scopo militare;

secondo le normative attuali, i fondi di coesione europei non possono essere utilizzati per acquistare equipaggiamenti militari o finanziare direttamente le forze armate, ma è consentito investire in prodotti a «doppio uso», cioè infrastrutture o strumenti che possono essere destinati anche alla coesione, ma non per forza solo per quello scopo;

tali fondi sono stati ricevuti dalle regioni italiane, tra cui la regione Calabria, per essere impiegati nella realizzazione di scuole e ospedali, strade e ponti, per l'innovazione la competitività;

chiaramente, tali fondi non sono stati ancora spesi integralmente, restando nella disponibilità delle regioni per la progettazione e realizzazione di tali opere;

le indiscrezioni apprese dalla stampa destano allarmante preoccupazione sia per la impossibilità delle regioni di impiegare questi fondi, sui quali hanno operato attente valutazioni di futuro impiego, anche di bilancio, sia per il preoccupante dirottamento verso il settore bellico —:

in che modo il Ministro interrogato, per quanto di competenza, intenda intervenire per assicurare, con particolare riguardo al processo di assegnazione e selezione degli interventi, l'originario impiego e le finalità proprio dei fondi coesione europei, destinati alle regioni italiane per rimuovere gli squilibri socio-economici e territoriali, indicando altresì le iniziative di competenza che intende adottare al fine di scongiurare il rischio che i suddetti fondi vengano impiegati per il finanziamento delle spese militari nella prossima coesione *post-2027* e definendo altresì tempistiche pre-

cise, modalità ed efficacia dei mezzi di intervento, tenendo in ferma e seria considerazione che l'eventuale dirottamento dei predetti fondi verso il settore bellico avrà pesanti ricadute e sui bilanci delle regioni destinatarie dei suddetti finanziamenti, oltre all'impossibilità per le stesse di realizzare le opere individuate quali necessarie per l'innovazione e la competitività.

(4-04375)

* * *

AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

Interrogazioni a risposta scritta:

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

i siti orfani sono aree potenzialmente contaminate in cui non è stato avviato o si è concluso un procedimento di bonifica di cui all'articolo 244 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, o per i quali il responsabile dell'inquinamento non è individuabile o non provvede al ripristino del sito;

con decreto ministeriale n. 269 del 29 dicembre 2020 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha approvato il « programma nazionale di finanziamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti orfani »;

la misura M2C4 all'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza — Investimento 3.4 — ha incrementato l'iniziale dotazione di 105 milioni di euro con ulteriori 500 milioni di euro per il ripristino dei siti orfani, prevedendo inoltre l'approvazione del Piano di azione per la riqualificazione dei siti orfani che è avvenuta con decreto del Ministero della transizione ecologica del 4 agosto 2022;

tra i siti elencati in allegato B del citato decreto risulta esserci anche Santa Apollonia, situato ad Aprilia (Latina), per 14 milioni di euro. Il sito è stato interessato da un'attività di smaltimento rifiuti in eser-

cizio fino al 1988, anno in cui ne è stata disposta la chiusura;

nel gennaio 2024 sono stati avviati gli accordi con regione Lazio e comune di Aprilia circa il cronoprogramma degli interventi, tenuto conto che la scadenza perentoria entro la quale occorrerà rispondere alla riduzione del 70 per cento della superficie di suolo interessata da siti orfani è posta al 31 marzo 2026;

nel giugno 2024 si è appreso dalla stampa locale che una delle società proprietarie del terreno, la *Frales società agricola srl*, ha presentato richieste al comune di Aprilia in merito alle tempistiche degli interventi da attuare;

in aree adiacenti al sito orfano in oggetto, la società ha presentato il 5 dicembre 2022 alla regione Lazio la richiesta di attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale per il progetto « Localizzazione e realizzazione di un deposito definitivo di rifiuti in località S. Apollonia » ovvero discarica per sovvalli per soddisfare il fabbisogno di smaltimento rifiuti in discarica da parte degli impianti di trattamento rifiuti dell'ambito territoriale ottimale di Latina per 10 anni;

ad oggi non si ha notizia circa l'espletamento delle procedure di bonifica sul sito orfano di Santa Apollonia citato in premessa —:

quali tempistiche siano previste per la bonifica del sito in oggetto. (4-04372)

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

nell'ambito del mercato elettrico la normativa ha previsto il termine dei servizi di tutela, con un progressivo passaggio dal mercato tutelato a quello libero;

il cliente che alla scadenza prevista non ha stipulato un contratto è passato automaticamente, senza alcuna interruzione, nell'erogazione della fornitura di energia elettrica, al servizio a tutele graduali

(Stg) e assegnato al venditore vincitore dell'asta nella zona in cui si trova;

il servizio durerà fino al 31 marzo 2027 e, in mancanza di una scelta espressa, al termine di questo periodo il cliente sarà rifornito sempre dallo stesso venditore sulla base della propria offerta di mercato libero più favorevole;

da dati relativi al mese di marzo 2024 divulgati dall'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (Arera) emerge chiaramente come le offerte sul mercato libero prevedano una tariffa pari a 0,33 euro al chilowattora per i contratti a prezzo fisso e a 0,32 euro/chilowattora per quelli a prezzo variabile, mentre per il mercato tutelato la tariffa è risultata essere di 0,22 euro/chilowattora;

secondo Assoutenti, le tariffe sul mercato libero risultano pertanto « più care in media del 47,7 per cento »;

per l'acquisizione di nuovi clienti, moltissime società di vendita attive nella fornitura di energia elettrica e gas, contattano quotidianamente i cittadini, fisicamente o tramite agenzie di *call center*;

con pratiche a volte aggressive e fuorvianti inducono i cittadini a sottoscrivere nuovi contratti sulla base di informazioni ingannevoli circa l'identità del soggetto chiamante o le condizioni economiche di fornitura (riuscendo a piazzare offerte di fornitura con prezzi superiori a quelli garantiti dal mercato tutelato);

come emerge dal « Rapporto sui bilanci delle società dell'energia 2014-2023 », realizzato dal Centro Studi CoMar, le aziende dell'energia hanno raggiunto risultati storici battendo ogni *record* sia come crescita che come redditività. I risultati degli utili e i dividendi sono il frutto delle tariffe regolate pagate dagli utenti che non vengono interamente destinati alla collettività per ridurre i costi delle bollette o in investimenti necessari per favorire la transizione ecologica, ma distribuiti ad azionisti privati, tra i quali colossi finanziari e grandi fondi -:

se non ritengano opportuno adottare iniziative volte ad avviare con urgenza una

massiccia campagna informativa al fine di informare correttamente i cittadini e superare gli equivoci e la disinformazione che ancora gravano sul tema delle bollette elettriche;

se intendano adottare urgenti iniziative normative di competenza volte a riformare il registro pubblico delle opposizioni, al fine di tutelare e difendere i consumatori dai comportamenti scorretti e aggressivi degli operatori o delle agenzie di *call center* e contrastare efficacemente il fenomeno del cosiddetto *teleselling* aggressivo;

in materia di pratiche commerciali scorrette, se intendano adottare iniziative normative volte a prevedere che l'Autorità garante per la concorrenza e il mercato possa imporre ai venditori di energia elettrica e di gas naturale il cosiddetto automatico rimborso delle somme indebitamente prelevate ai clienti;

ad intraprendere ogni opportuna iniziativa normativa atta a modificare la disposizione relativa al contributo di solidarietà temporaneo sugli « extra-profit », al fine di impiegare il gettito riscosso per ridurre i costi della bolletta energetica dei consumatori e rilanciare gli investimenti sulla transazione ecologica. (4-04377)

* * *

DISABILITÀ

Interrogazione a risposta in Commissione:

AMBROSI. — *Al Ministro per le disabilità, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio, situata nel comune di Sant'Ambrogio di Valpolicella, provincia di Verona, è un punto di riferimento cruciale non solo per il turismo, ma anche per i pendolari e i lavoratori che quotidianamente la utilizzano per i propri spostamenti. Questa stazione rappresenta, infatti, l'unica fermata ferroviaria nelle vicinanze della sponda veronese del Lago di Garda ed è un punto di

accesso essenziale per migliaia di visitatori ogni anno;

durante la stagione turistica, la stazione è particolarmente importante, poiché serve come nodo di collegamento per spostamenti verso il Lago di Garda. Gli alberghi locali organizzano *shuttle* per accogliere i turisti. Inoltre, la stazione è anche un punto di riferimento per i pendolari che si spostano quotidianamente verso altre località, rappresentando una risorsa fondamentale per il lavoro e la vita quotidiana;

tuttavia, nonostante la sua importanza strategica, suddetta stazione attualmente non è dotata di ascensori o montacarichi, rendendo l'accesso ai binari problematico per persone con disabilità, anziani, passeggeri con valigie pesanti e famiglie con passeggini. Tale inadeguatezza limita gravemente il diritto alla mobilità per alcune categorie di viaggiatori e compromette l'esperienza di viaggio per tanti cittadini e turisti;

la mancanza di infrastrutture adeguate non solo rende la stazione meno accessibile, ma trasmette anche un messaggio negativo riguardo all'inclusività e alla qualità dei servizi offerti. La stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio, pur rappresentando un importante punto di accesso al Lago di Garda, rischia di non rispondere alle aspettative moderne in termini di accessibilità, mettendo in difficoltà una parte della popolazione che si trova a dover fare i conti con queste barriere architettoniche;

l'accessibilità nelle infrastrutture pubbliche, in particolare nelle stazioni ferroviarie, non deve essere vista solo come una necessità per alcune categorie di persone, ma come un valore fondamentale per tutta la comunità. Le stazioni accessibili sono il miglior « biglietto da visita » per una città e un territorio. Una stazione moderna e inclusiva, che risponde alle esigenze di ogni tipo di viaggiatore, è un chiaro segno dell'impegno di *Trenitalia* nel garantire pari opportunità a tutti i cittadini, senza esclusioni;

a Domegliara-Sant'Ambrogio, in corrispondenza di alcuni varchi che separano

i diversi livelli della stazione, sono visibili delle porte murate, il che lascia supporre che siano previsti interventi futuri per migliorare l'accessibilità. È fondamentale avere maggiori informazioni riguardo ai dettagli di tali progetti, nonché alla tempistica e alle modalità di realizzazione, affinché si possa agire tempestivamente;

un intervento mirato per rendere la stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio pienamente accessibile a tutti, con l'installazione di ascensori o montacarichi, rappresenterebbe un chiaro impegno per l'inclusività, supportando la qualità della vita dei cittadini e contribuendo a migliorare l'immagine di *Trenitalia* come azienda attenta alle necessità di tutti i suoi clienti. Inoltre, ciò rappresenterebbe un segnale positivo e in linea con gli *standard* di un servizio ferroviario innovativo, che considera la diversità e l'inclusione come principi irrinunciabili —:

quante stazioni ferroviarie, a livello nazionale, risultino ancora sprovviste di ascensori o montacarichi, creando disagi per persone con disabilità, anziani, famiglie con passeggini e altri passeggeri con esigenze specifiche;

quali iniziative di competenza i Ministri interrogati stiano adottando per garantire l'accessibilità e la vita indipendente nelle stazioni ferroviarie, in particolare quelle come Domegliara-Sant'Ambrogio, che sono fondamentali sia per il turismo che per i pendolari;

se sia previsto un piano per migliorare l'accessibilità delle stazioni ferroviarie, in particolare quelle che, come Domegliara-Sant'Ambrogio, sono punti di riferimento per i territori considerati aree interne;

quali interventi di miglioramento, per quanto di competenza, siano previsti per le stazioni come in premessa e quali siano i tempi di realizzazione di tali lavori.

(5-03586)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta scritta:

ONORI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 1, comma 180, della legge di bilancio 2025 (legge n. 207 del 2024) ha stabilito che, in via eccezionale per l'anno 2025, i pensionati residenti all'estero non riceveranno l'incremento derivante dalla perequazione automatica per i trattamenti pensionistici individuali complessivamente superiori all'importo del trattamento minimo del regime generale Inps;

viene tuttavia garantita l'attribuzione dell'incremento fino a concorrenza dell'importo minimo, come maggiorato in base al medesimo meccanismo di perequazione automatica;

tale misura rappresenta un'esclusione temporanea ma con effetti anche sui ratei di trattamento corrisposti negli anni successivi al 2025;

all'interrogante è giunta segnalazione da alcuni cittadini Aire che i documenti presenti sul portale Inps già dal 20 dicembre 2024 non includevano le voci relative alla perequazione automatica, nonostante la summenzionata legge di bilancio non fosse ancora, chiaramente, entrata in vigore;

la Corte costituzionale riunitasi il 29 gennaio 2025, sta inoltre esaminando la questione della perequazione automatica delle pensioni e l'eventuale ripristino dell'adeguamento totale delle pensioni —;

se siano a conoscenza dei fatti sopra esposti e se non intendano intraprendere approfondimenti conoscitivi in merito.

(4-04368)

* * *

IMPRESE E MADE IN ITALY

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

da recenti notizie di stampa locale si è appreso della decisione delle autorità di apporre i sigilli nella sala elettrolisi della Sider Alloys s.p.a., l'azienda italo-svizzera che in passato ha rilevato gli impianti per la produzione di alluminio dall'ex Alcoa;

sul posto sarebbe intervenuta una commissione formata da tecnici della provincia, seguiti da Arpas e dagli agenti del corpo forestale nipaaf (Nucleo investigativo di polizia ambientale agroalimentare e forestale) di Iglesias che avrebbero posto in essere l'ispezione nel corso della quale sarebbero state rilevate varie irregolarità e constatato il pericolo di inquinamento ambientale dei luoghi e di conseguenza decisa l'apposizione dei sigilli e il sequestro;

l'ispezione, sarebbe giunta pochi giorni dopo la diffusione di un comunicato nel quale i sindacati Fiom, Fsm, Uilm e Cub chiedevano agli enti preposti di effettuare al più presto controlli presso lo stabilimento della Sider Alloys, in particolare nella sala elettrolisi, nella quale sarebbero stati in corso pesanti attività di smantellamento della struttura e dopo una visita effettuata allo stesso stabilimento da parte di Invitalia, azienda a partecipazione statale, che detiene una quota del 20,33 per cento, del capitale di Sider Alloys Italia s.p.a.;

quanto accaduto va inquadrato nell'ambito della complessa situazione che riguarda lo stabilimento di Portovesme, da anni oggetto di una vertenza che riguarda la ritardata realizzazione del piano di rilancio industriale promesso da Sider Alloys del valore di circa 150 milioni di euro, che aveva come obiettivo la riaccensione degli impianti che, sino alla fermata avvenuta nell'ottobre del 2012, producevano 155 mila

tonnellate di alluminio primario per pani e billette, assicurando un fatturato di oltre 500 milioni di euro l'anno e occupazione a 450 dipendenti;

il sequestro riguarderebbe la sala elettrolisi, un gigantesco impianto composto da 320 celle, cuore pulsante della fabbrica, dove fino al blocco del 2012, l'allumina, tramite un processo elettrochimico veniva trasformato in alluminio, e che secondo il piano di rilancio dovrebbe essere oggetto di un processo di *revamping* ma che, a quanto pare, sembrerebbe invece essere interessata da imponenti opere di smantellamento;

nel dettaglio, l'ispezione avrebbe evidenziato materiali non smaltiti fra i quali rifiuti speciali che sarebbero dovuti finire in discariche apposite e che invece si troverebbero nei locali sottostanti la sala elettrolisi: una situazione che evidenzierebbe criticità sotto il profilo ambientale ma anche di mancato rispetto degli accordi sottoscritti per il rilancio;

sembrerebbe altresì che nei giorni scorsi siano state rimosse le bandiere sindacali poste all'ingresso dello stabilimento, simbolo delle dure lotte dei lavoratori che per 15 anni si sono battuti per il rilancio della produzione di alluminio primario, a evidenziare un clima di certo non favorevole alla concertazione;

sempre da notizie di stampa, si è appreso che il tavolo al Ministero delle imprese e del *made in Italy* già fissato per il 30 gennaio 2025 è slittato a data da destinarsi –:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza della vicenda in premessa e quali iniziative intendano intraprendere per garantire, anche in ragione della partecipazione statale nella compagnie aziendale, il rispetto della normativa ambientale antquinamento e il rispetto dell'attuazione del piano di rilancio sottoscritto;

se non ritenga opportuno il Ministro delle imprese e del *made in Italy* convocare con la massima premura il medesimo tavolo di crisi già previsto per il 30 gennaio

2025, alla presenza delle organizzazioni sindacali e dell'azienda, al fine di definire concrete soluzioni per rilanciare quanto prima le attività della filiera dell'alluminio nello stabilimento ex Alcoa. (5-03581)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

ILARIA FONTANA, BARZOTTI, L'ABBRATE, MORFINO e SANTILLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sussiste un protocollo di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni Lombardia ed Emilia-Romagna al fine di garantire la realizzazione del completamento del TiBRE (Tirreno Brennero);

per garantire l'obiettivo previsto dall'articolo 2 « garantire la realizzazione del completamento del Ti-BRE », sarebbe sufficiente collegare l'attuale casello di Terre Verdiane con quello di Reggiolo sulla A22 attraverso il tratto non autostradale della « Cispadana », fatto che viene citato nello stesso protocollo e nella delibera Cipe 22 gennaio 2010 di approvazione del progetto definitivo del 1° lotto. Tale soluzione costituirebbe di fatto il « TiBre basso », di collegamento tra l'A1 e l'A15 con la A22, alternativo a quello previsto con l'intersezione alla A22 a Nogarole Rocca. L'articolo 3 del protocollo di intesa prevede che « il Ministero si impegni a trovare con il concessionario dell'autostrada TiBRE le modalità che consentano la realizzazione dell'opera »;

l'opera è già stata oggetto di una procedura di infrazione europea (2006/4419) chiusa nel 2009 con un accordo sottoscritto dal Governo italiano con la Commissione europea;

detto accordo prevede precisi obblighi in capo al concessionario Autocisa in cambio della proroga della concessione al 2031, e tra questi: l'impegno a presentare entro il 31 dicembre 2010 il progetto definitivo dell'intera opera, l'impegno a realizzare l'intera opera con un piano economico-finanziario con totale autofinanziamento da parte di Autocisa, senza nessun tipo di contributo da parte dello Stato, con la clausola secondo cui, qualora l'approvazione definitiva non intervenisse entro i termini prescritti, la scadenza della concessione tornerebbe ad essere quella originariamente prevista;

a parere degli interroganti per realizzare una continuità tra Tirreno e Brennero in vista dell'apertura della nuova galleria ferroviaria del Brennero, prevista per il 2032, sarebbe più idoneo sospendere la realizzazione del raccordo TiBRE, spostando i fondi sui diversi progetti di potenziamento e riqualificazione degli assi ferroviari del medesimo ambito territoriale del corridoio Tirreno Brennero, in linea con i dettami europei sul consumo di suolo, di inquinamento atmosferico ed in termini di riequilibrio modale del sistema trasportistico con il passaggio di una quota consistente di trasporto merci dalla gomma al ferro, come peraltro previsto dal Piano nazionale integrato energia e clima, (Pniec) approvato dal Ministero -:

quali siano le modalità con le quali si intende riavviare il percorso di realizzazione del completamento del raccordo autostradale Tirreno Brennero, nel pieno rispetto dell'accordo sottoscritto dal Governo italiano con la Commissione europea.

(5-03582)

SIMIANI e TONI RICCIARDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la galleria monte Pergola lungo il raccordo Avellino-Salerno continua a costituire una gravissima criticità per tutto il sistema viario irpino acuendo le problematicità di un sistema infrastrutturale inadeguato alla mole di traffico e al legittimo diritto alla mobilità del territorio;

nel corso delle ultime settimane lo stop alla percorrenza a seguito della caduta di calcinacci ha fatto sì che i sindaci della valle dell'Irno preoccupati per la sicurezza dell'infrastruttura sollecitassero un incontro al prefetto;

si fa presente che con la chiusura della galleria in oggetto, i mezzi pesanti sono costretti a transitare per la salita di Turci Castello, percorso davvero complicato;

risulta inoltre essere stato rescisso il contratto con una delle imprese che lavorano alla galleria monte Pergola e che a detta della stessa Anas, responsabile dell'infrastruttura, sarebbe stato realizzato soltanto il 30 per cento degli interventi;

la sicurezza è un valore non negoziabile soprattutto parlando di arterie stradali in un territorio che ha pagato prezzi altissimi anche in termini di vite umane -:

quali urgenti iniziative intenda assumere il Ministro interrogato nei confronti di Anas al fine di avere un cronoprogramma certo e la quantificazione di risorse adeguate agli interventi necessari alla messa in sicurezza e alla riapertura di uno snodo cruciale per la viabilità comprensoriale come la galleria del monte Pergola.

(5-03583)

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

l'autostrada Asti-Cuneo, opera strategica per l'intero territorio dell'albese, braidae e delle Langhe, dovrebbe decongestionare il traffico intenso. Tuttavia, quest'ultimo si riversa sulle strade provinciali e statali limitrofe, sulla viabilità locale e le panoramiche strade delle Langhe, con problemi di non poca rilevanza in tema di sicurezza stradale e anche di collegamento con l'ospedale di Verduno;

il primo lotto autostradale, completato ad aprile 2024 che, tramite l'ingresso Alba-ovest, collega tutta la Langa e il braidae ad Alba, è risultato molto utile per

ridurre il traffico finché non è stato introdotto il pagamento del pedaggio a settembre 2024;

l'introduzione del pedaggio ha determinato infatti, rispetto ad aprile 2024, un aumento del 40 per cento del traffico sulla strada provinciale e sulla viabilità locale nonché una corrispondente diminuzione dell'utilizzo della nuova infrastruttura autostradale;

tale incremento di traffico ha quindi nuovamente peggiorato le condizioni della viabilità locale che da tempo conta innumerosi incidenti stradali, anche mortali, e interminabili code. Inoltre, l'accesso all'ospedale di Verduno richiede, necessariamente, di percorrere un tratto della Provinciale 7 che, gravata da lunghe code, può compromettere anche la tempestività e l'efficienza degli interventi di emergenza sanitaria;

il pedaggio autostradale, in considerazione di quanto sopra, è stato temporaneamente sospeso dal 14 ottobre 2024 e fino al termine dei lavori dell'ultimo lotto autostradale attualmente in corso nel territorio del comune di Verduno e di La Morra, offrendo un sollievo ad automobilisti, pendolari, ai numerosi turisti e al traffico pesante;

la sospensione temporanea del pedaggio ha quindi già dimostrato di poter ridurre significativamente il traffico sulla viabilità secondaria e locale, migliorando la sicurezza stradale e la circolazione;

per contro, il pagamento del pedaggio in quel tratto ha dimostrato che l'infrastruttura autostradale non è utile per ridurre il traffico in zona con problemi anche per la sicurezza;

tuttavia, il sistema *free flow*, che è stato adottato sulla tratta, continua a creare problemi di pagamento non solo ai cittadini meno tecnologici ma anche ai numerosi turisti internazionali che visitano, tutto l'anno, le zone divenute patrimonio Unesco. In aggiunta, da inizio 2025 sono stati non solo aperti portali autostradali non previsti ma anche aumentati i pedaggi

e tutto ciò avviene con molteplici cantieri aperti —:

quali iniziative di competenza intenda porre in essere affinché la Società Asti-Cuneo s.p.a. sospenda il pedaggio nel tratto menzionato almeno fino a quando le evidenti mancanze infrastrutturali non saranno colmate così da rendere tale servizio facilmente utilizzabile dagli utenti.

(5-03584)

MATTIA, MILANI, BENVENUTI GOSTOLI, CAIATA, IAIA, LAMPIS e FABRIZIO ROSSI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nell'attuale periodo storico sono fondamentali gli interventi di programmazione, progettazione, realizzazione e gestione di infrastrutture idriche, ancor più essenziali rispetto al passato per garantire un territorio sicuro e idoneo al progresso sociale, economico e agricolo del Paese;

tali interventi sono prodromici alla realizzazione di un'azione costante per l'adattamento e la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico. Appare fondamentale anche l'opera di ricarica delle falde contribuendo alla biodiversità e al riuso plurimo dell'acqua;

la difesa del suolo quindi la salvaguardia del territorio si ottiene anche provvedendo allo smaltimento delle acque meteoriche, realizzando e gestendo opere di difesa idraulica, come le vasche di laminazione e i bacini multifunzionali;

la ricerca e l'innovazione garantiscono la qualità dei progetti che valorizzano le falde come bacino strategico per le crisi idriche garantendo anche la qualità dell'acqua. Non meno importanti sono gli interventi necessari alla riconversione delle cave da utilizzare come bacini di accumulo e per la laminazione delle piene;

per migliorare l'uso dell'acqua disponibile e adattarsi al meglio ai cambiamenti climatici in atto, si devono prevedere interventi prioritari, da dedicare principal-

mente all'irrigazione e alla regolazione degli invasi naturali e artificiali, effettuando anche un monitoraggio costante delle risorse idriche per ottimizzare la gestione sostenibile dell'acqua;

fondamentale a questo fine appare la digitalizzazione e l'innovazione del settore garantendo un supporto moderno e adeguato alla complessa attività di gestione sostenibile dell'acqua -:

quali iniziative di competenza abbia assunto e intenda assumere al fine di garantire la valorizzazione delle risorse idriche nazionali, garantendo la manutenzione delle infrastrutture esistenti e la realizzazione di quelle ulteriori necessarie, compresa la digitalizzazione per le fasi di monitoraggio, prevenzione e controllo, al fine di evitare gli effetti deleteri degli eventi siccitosi.

(5-03585)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la città di Pesaro necessita con urgenza di interventi infrastrutturali strategici, funzionali alla mobilità urbana, interurbana e soprattutto per consentire miglior collegamento tra i quartieri e le aree industriali della città e gli accessi all'autostrada, quali: circonvallazione di Santa Veneranda, potenziamento della strada provinciale 423 Urbinate, rotatoria di Borgo Santa Maria, nuova bretella di adduzione Ovest di Pesaro Sud (cosiddetta Bretella Fratelli Gamba), ampliamento a 4 corsie della strada interquartieri;

la realizzazione di tali infrastrutture costituisce un'opportunità di sviluppo economico per il territorio, riducendo le distanze tra i poli produttivi e ottimizzando i collegamenti tra la rete stradale locale e quella autostradale. La circolazione cittadina e interurbana, infatti, soffre attualmente di una forte congestione che incide negativamente sulla qualità della vita dei residenti e impatta sul tessuto produttivo locale;

le opere di cui trattasi, formano oggetto di una convenzione stipulata nel 2013 tra il comune di Pesaro (di cui alla delibera del consiglio comunale n. 23 del 2013), la provincia di Pesaro e Urbino, la Regione Marche e la Società Autostrade, volta a potenziare l'assetto viario e ad efficientare la rete di connessione con l'autostrada, attraverso un investimento inizialmente quantificato in 74 milioni di euro (come da decreto n. 7362 del 21 marzo 2022 con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, ha approvato il progetto esecutivo relativo i lavori di opere ritenute di « pubblica utilità a tutti gli effetti di legge ») incrementato a febbraio 2024 a 170 milioni di euro con l'aggiornamento dello schema di atto aggiuntivo alla convenzione (il consiglio comunale ha approvato la delibera n. 14 del 26 febbraio 2024, « Approvazione dello schema di atto aggiuntivo alla convenzione stipulata il 2 agosto 2013 » per la realizzazione di « opere compensative »). Facendo seguito agli impegni formalizzati nel documento, ad oggi è stata realizzata e inaugurata la sola Bretella di Muraglia (aprile 2024), primo tassello del progetto infrastrutturale;

nonostante siano nelle disponibilità di Società Autostrade le risorse necessarie per realizzare parte degli interventi sopra evidenziati, a tutt'oggi non risulta agli interroganti nessuna volontà della stessa di voler avviare le opere previste. Opere che, seppur in ritardo rispetto al cronoprogramma, secondo anche quanto dichiarato dai vertici di Società Autostrade, sarebbero dovute partire entro dicembre 2024;

il sindaco di Pesaro Andrea Biancani, nel sollecitare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, il direttore generale infrastrutture e autostrade per l'Italia, con lettera protocollata 31 gennaio 2025, ha evidenziato come le opere fossero state programmate per il 2024 e ha lamentato l'insostenibilità dei ritardi. Ritardi « visibili » all'amministrazione quanto ai cittadini: risulta che, nel campo base di Società Autostrade sito in zona Santa Veneranda, luogo strategico e unanimemente riconosciuto come punto di riferimento del

cantiere, l'attività sia interrotta e con tecnici e maestranze spostati a seguire altre opere fuori Pesaro, tanto che la mensa aperta proprio per dare servizio ai lavoratori del campo base è stata chiusa;

il protrarsi dell'attesa dell'avvio dei lavori potrebbe determinare un aggravio dei costi – aggravio già accaduto e a cui lo schema di atto aggiuntivo del febbraio 2024 aveva dato risposta – e una ridefinizione delle tempistiche di realizzazione, determinando ricadute negative sulla programmazione delle attività economiche e amministrative, con conseguenti disagi per imprese e cittadini. In particolare, la mancata realizzazione delle opere rischia di compromettere il regolare flusso di traffico, nei prossimi anni, con aumento esponenziale dei tempi di percorrenza e dei costi connessi alla logistica;

il rispetto degli impegni assunti rappresenta un prerequisito essenziale per la corretta pianificazione urbanistica e infrastrutturale –;

quali iniziative di competenza intenda intraprendere al fine di avviare immediatamente le opere programmate che ad oggi hanno sia il progetto esecutivo approvato, sia le risorse necessarie a disposizione.

(5-03580)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il porto internazionale di Santa Teresa Gallura è lo scalo più a nord della Sardegna, porta dell'isola verso la Corsica, dalla quale dista circa 50 minuti di navigazione;

le strutture attrezzate per le navi-merci constano di due denti di attracco e alcune banchine, mentre appositi punti di attracco sono dedicati ai traghetti di collegamento giornaliero dello scalo gallurese con Bonifacio e una parte del complesso, attrezzata con pontili galleggianti, è dedicata al diporto nautico, per un'offerta complessiva di oltre 700 posti barca;

lo scalo è meta di rotte sia commerciali, sia turistiche e della nautica da diporto con strutture a fruizione annuale e stagionale, oltreché polo della cantieristica nautica;

il porto « Longonsardo » è gestito dalla municipalizzata Silene e nell'area portuale è presente una delegazione di spiaggia della Guardia costiera che ricade nella giurisdizione della direzione marittima di Olbia e dipende dalla Capitaneria di porto di La Maddalena;

per la peculiarità di scalo internazionale, il porto necessita di serrati controlli di frontiera (come quelli già attuati), che tuttavia andrebbero potenziati anche attraverso l'ausilio di unità cinofile per contrastare e prevenire sia l'uso di spaccio e di sostanze stupefacenti, sia l'eventuale pericolo di ordigni esplosivi –;

quali iniziative di competenza si intenda adottare per implementare, in modo permanente, il coefficiente di sicurezza e controllo con unità cinofile del presidio particolarmente sensibile e strategico da un punto di vista geografico dello scalo transfrontaliero di Santa Teresa Gallura.

(4-04367)

ILARIA FONTANA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

l'aumento dei prezzi per i materiali edili, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, ha richiesto nel tempo misure per regolamentare i costi relativi agli appalti pubblici di lavori;

con il « decreto aiuti » (decreto-legge n. 50 del 2022) è stato previsto un adeguamento dei prezzi regionali e, all'articolo 26 comma 3, è stato previsto anche un incremento fino al 20 per cento rispetto ai prezzi precedentemente in vigore nelle more dell'aggiornamento dei prezzi stessi;

la legge di bilancio per il 2025 (legge 30 dicembre 2024, n. 207) ha successivamente prorogato le citate misure previste dal decreto-legge n. 50 del 2022;

con decreto ministeriale del 28 febbraio 2024 (recante « disciplina delle modalità operative per la presentazione delle istanze da parte delle stazioni appaltanti e delle condizioni di accesso per l'anno 2024 al Fondo adeguamento prezzi ») il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stabilito diverse tempistiche che vanno dal 1° aprile 2024 al 31 gennaio 2025 per le richieste di accesso ai fondi stanziati per fare fronte all'aumento del costo dei materiali;

con decreto direttoriale n. 418 del 26 settembre 2024 sono stati ammesse a finanziamento istanze per circa 281 milioni di euro;

con successivo decreto direttoriale n. 453 del 28 ottobre 2024 sono state ammesse a finanziamento ulteriori istanze per circa 433 milioni di euro;

i citati decreti prevedono che alla liquidazione delle somme relative alle istanze approvate si dovrà provvedere « con successivi decreti di impegno e pagamento subordinato alla definitiva assegnazione dell'incremento di cassa richiesto »;

dal portale trasparenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risultano ad oggi liquidati soltanto alcuni degli interventi ammessi al fondo –:

quale sia l'ammontare delle risorse effettivamente liquidate a fronte delle risorse a disposizione per le finalità del fondo di cui in premessa;

quali tempistiche siano previste per la completa erogazione delle assegnazioni effettuate dai citati decreti direttoriali.

(4-04373)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

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

l'articolo 86, comma 1, del decreto legislativo n. 267 del 2000 prevede che le

amministrazioni locali provvedano al versamento degli oneri assistenziali, previdenziali e assicurativi a beneficio di sindaci, presidenti di provincia, presidenti di comunità montane, di unioni di comuni e di consorzi fra enti locali, assessori provinciali e assessori dei comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti, presidenti dei consigli dei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti e presidenti dei consigli provinciali che siano collocati in aspettativa non retribuita;

quanto ai titolari dei medesimi incarichi che non siano lavoratori dipendenti, l'articolo 86, comma 2, del decreto legislativo n. 267 del 2000 prevede il versamento, da parte dell'amministrazione locale e all'istituto previdenziale di appartenenza, di una somma annuale forfettaria, i cui criteri di determinazione sono stabiliti dal decreto del Ministero dell'interno del 25 maggio 2001 (in *Gazzetta Ufficiale* 14 giugno, n. 136);

tal ultimo istituto ha dato luogo, nel tempo, a difficoltà interpretative ed applicative, che ostacolano il riconoscimento agli aventi diritto del citato versamento;

di conseguenza, al fine di non pregiudicare il proprio diritto a beneficiare, in futuro, di un adeguato trattamento pensionistico, gli amministratori locali hanno sovente provveduto in proprio al versamento della contribuzione alle rispettive casse, salvo richiedere il rimborso di quanto versato all'amministrazione locale di appartenenza;

recentemente, l'Osservatorio sulla finanza e la contabilità degli enti locali del Ministero dell'interno ha trattato una delle problematiche legate all'istituto in parola, derivanti dai diversi orientamenti, l'uno della magistratura contabile (*ex plurimis*, Corte dei conti, sezione regionale di controllo per la Liguria, delibera n. 21/2019/PAR), l'altro della Corte di cassazione (ordinanza n. 24615 del 2023), circa la necessità, o meno, di una completa astensione del lavoratore non dipendente dalla propria attività di lavoro autonomo;

sul tema, all'unanimità, il succitato Osservatorio ha ritenuto di condividere l'o-

rientamento della Corte di cassazione, ritenendo non necessaria la rinuncia, da parte di detti liberi professionisti, allo svolgimento della propria attività professionale, ai fini del versamento della somma forfettaria sostitutiva degli oneri assistenziali, previdenziali e assicurativi;

a fronte di ciò, numerosi sindaci di comuni della provincia di Bergamo hanno recentemente segnalato il permanere di ostacoli opposti dai responsabili dei competenti uffici amministrativi all'adempimento della previsione normativa, soprattutto in relazione al rimborso delle annualità pregresse, al termine di prescrizione, al trattamento fiscale dei rimborsi erogati dagli enti di appartenenza;

le citate problematiche rendono opportuna una presa di posizione del Governo, giusta emissione di un decreto ministeriale recante altresì linee guida per l'applicazione dell'articolo 86, comma 2, del decreto legislativo n. 267 del 2000, anche alla luce del recente orientamento dell'Osservatorio e della presumibile necessità di gestire le richieste di rimborso delle annualità pregresse –:

quali iniziative urgenti di competenza il Ministro interrogato intenda adottare, a seguito del recente orientamento dell'Osservatorio sulla finanza e la contabilità degli enti locali in materia di versamento, da parte dell'amministrazione locale, degli oneri assistenziali, previdenziali e assicurativi, in quota forfettaria, a favore degli amministratori locali che non siano lavoratori dipendenti e che rivestano le cariche di cui al comma 1 del medesimo articolo 86 del decreto legislativo n. 267 del 2000;

se, nello specifico, il Ministro interrogato intenda provvedere all'approvazione di un decreto ministeriale recante le linee guida per l'applicazione dell'articolo 86, comma 2, del decreto legislativo n. 267 del 2000, anche in riferimento alla gestione delle richieste di rimborso delle annualità pregresse versate in proprio dagli aventi diritto. (4-04376)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazioni a risposta scritta:

BORRELLI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

Dema spa è un'azienda storica del settore aerospaziale che ha la sua sede principale a Somma Vesuviana e le restanti tra Paolisi e Brindisi. È un gruppo industriale tutto sviluppato al Sud che viene da anni di gestioni pessime;

a ferragosto 2022 la « fuga » dell'allora amministratore delegato Renato Vagli lasciò l'azienda al collasso e i lavoratori senza stipendio. I lavoratori e il nuovo *management* con sacrifici e costanza si sono messi al lavoro per risalire da una situazione abbastanza critica e sono riusciti a risalire la china;

l'azienda ha avviato all'epoca le pratiche per un concordato in continuità, successivamente asseverato con un piano industriale, che teneva in equilibrio la stessa fino al 2027, con l'impegno sottoscritto dalla proprietà al rilancio commerciale e degli esuberi da gestire con un ammortizzatore sociale che garantiva la piena ed equa rotazione di tutti i dipendenti. Inoltre, il tribunale di Napoli aveva costretto il fondo *Polus* (fondo con sede alle Cayman) proprietario all'epoca di *Dema spa* a versare, presso un conto sotto il controllo di uno studio notarile, gli importi necessari a portare avanti il piano fino al 2027;

purtroppo, dalla fine del 2024 dopo un periodo di crescita e di ritrovata serenità è subentrato alla gestione dell'azienda il dottor Schisano e da allora a parere dell'interrogante è cominciata un'opera di demolizione di tutto quanto costruito nei due anni e mezzo precedenti, culminata a fine gennaio 2025 con la notizia dell'avvenuta acquisizione da parte del gruppo *Adler Pelzer group*, attivo nel settore dell'*automotive* e dell'*aeronautica*, gestito dell'ingegnere Paolo Scudieri;

nelle ore precedenti all'acquisizione è stato rinvenuto il *business plain* di *Adler* che prevede la chiusura degli stabilimenti di Somma Vesuviana e Paolisi ed esuberi per 198 unità tra Campania e Puglia;

questo il piano industriale che il gruppo *Adler* ha presentato il 6 febbraio 2025, nel corso dell'incontro al Ministero delle imprese e del *made in Italy*, apprendo tiepidamente a tenere sul sito aperte le cosiddette aree di proprietà per un massimo di 50 persone occupabili: piano industriale immediatamente rigettato dalle organizzazioni sindacali provinciali e nazionali;

nei giorni immediatamente successivi anche quelle tiepide e insufficienti aperture sono venute meno con un intervento di Scudieri al Tg3 regionale;

si stima che in Campania siano almeno 5 mila i lavoratori a rischio licenziamento nel solo 2025. La desertificazione industriale sta cancellando le poche grandi industrie rimaste: si assiste silenti ad un processo che distrugge non solo posti di lavoro, ma intere comunità, il loro tessuto sociale e la loro identità;

la multinazionale *Jabil*, azienda del settore elettronico, mette in vendita lo stabilimento di Marcianise. 413 dipendenti sono appesi a un filo;

la sudcoreana *Hanon systems*, attiva nel settore automobilistico, annuncia la chiusura del sito di Benevento e 67 licenziamenti. La crisi dell'*automotive* ha al centro il futuro dei siti della *Stellantis* e, soprattutto, dei suoi dipendenti e di quelli dell'indotto -:

quali iniziative i Ministri interrogati, per quanto di competenza, intendano adottare, anche coinvolgendo le istituzioni regionali e locali e le organizzazioni sindacali, al fine di contenere ed evitare, proprio partendo dalla vicenda dell'acquisizione di *Dema spa*, il processo in atto nella regione Campania, che in sostanza nel silenzio delle istituzioni, sta distruggendo non solo posti di lavoro, ma intere comunità, il loro tessuto sociale e la loro identità. (4-04370)

GRIMALDI, MARI e GHIRRA. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.*
— Per sapere — premesso che:

negli anni passati, accordi sindacali hanno favorito il pensionamento anticipato di molti lavoratori esposti all'amianto in aziende sia pubbliche che private;

diversamente, i macchinisti ferrovieri non hanno potuto fruire di tale opportunità;

tuttavia, in base all'articolo 13, comma 8, della legge n. 257 del 1992, relativo a prestazioni lavorative effettuate a contatto con l'amianto per un arco temporale superiore a dieci anni, nel periodo dalla data di assunzione di ciascuno fino al 31 dicembre 1995, i macchinisti avrebbero dovuto avere il medesimo diritto ai benefici del retributivo;

per questo, quattro ex macchinisti hanno presentato ricorso alla Corte dei conti, chiedendo l'applicazione nei loro confronti dei benefici pensionistici previsti dalla legge n. 257 del 1992, con particolare riferimento alla moltiplicazione, ai fini della misura dell'assegno pensionistico e del raggiungimento del requisito contributivo, della durata del lavoro caratterizzato dall'esposizione all'amianto per il coefficiente di 1,5 stabilito dalla normativa di settore, ovvero di 1,25;

con sentenza n. 64 del 2020, la Corte dei conti ha accolto in primo grado il ricorso, riconoscendo loro il diritto alla rivalutazione del periodo lavorativo con i benefici previsti dalla legge n. 257 del 1992;

l'Inps non ha presentato ricorso in appello, pertanto, nel gennaio 2022, uno dei lavoratori ha chiesto all'Inps il riconoscimento dei fondi in base alla sentenza, nell'aprile del 2023 l'ente ha informato di aver ricalcolato la pensione applicando il sistema retributivo e a giugno 2023 ha erogato gli arretrati; lo stesso non è avvenuto nei confronti degli altri lavoratori vincitori di causa;

nella seduta del 17 giugno 2024, il Comitato amministratore del Fondo speciale per il personale dipendente dalla Fer-

rovie dello Stato spa ha accolto all'unanimità il ricorso n. 752316694 presentato da uno degli ex macchinisti, nel quale si chiedeva all'Inps di ricalcolare la pensione con il sistema retributivo fino al 31 dicembre 2011;

il Comitato ha infatti riconosciuto al ricorrente un'anzianità di 21 anni, 5 mesi e 8 giorni, maturata in quota retributiva molto superiore ai 18 anni previsti, in virtù della moltiplicazione della durata del lavoro caratterizzato dall'esposizione all'amianto per il coefficiente di 1,5 stabilito dalla normativa di settore, ovvero di 1,25;

tuttavia, applicando la legge n. 88 del 1989, articolo 48, con delibera n. 66 del 24 giugno 2024, il consiglio di amministrazione dell'Inps ha annullato la decisione del Comitato amministratore, ritenendo illegittimo il calcolo dell'anzianità a 21 anni e ha pertanto calcolato la pensione con sistema misto, in base alla legge n. 335 del 1995;

con tale decisione, l'Inps ha ad avviso degli interroganti «mortificato» la funzione istituzionale del Comitato e negato nei fatti, senza giustificarlo, quanto previsto dalla legge del 1992, operando, altresì, una disparità di trattamento tra soggetti aventi la stessa posizione giuridica, avendo riconosciuto ad alcuni il ricalcolo dell'assegno pensionistico con il sistema retributivo e negandolo ad altri –:

quali iniziative di competenza, anche di carattere normativo, intenda assumere affinché venga riconosciuto a tutti i macchinisti vincitori di causa sui «benefici amianto» il periodo di esposizione all'amianto subita nell'anzianità contributiva/assicurativa al 31 dicembre 1995, anche ricalcolando per effetto di ciò la pensione con il sistema retributivo fino al 31 dicembre 2011, sanando, peraltro, quella che agli interroganti appare una disparità di trattamento tra soggetti aventi la stessa posizione giuridica operata dall'Inps.

(4-04371)

* * *

SALUTE

Interrogazioni a risposta scritta:

LOIZZO, LAZZARINI, MATONE e PRETTO. — *Al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il 30 dicembre 2024 è entrato in vigore il cosiddetto «decreto tariffe» (decreto del Ministro della salute del 25 novembre 2024) grazie al quale è stato possibile aggiornare il nomenclatore delle prestazioni di specialistica ambulatoriale e il nomenclatore dell'assistenza protesica fermi rispettivamente al 1996 e al 1999;

il decreto citato aggiorna 1.113 tariffe associate alle prestazioni di specialistica ambulatoriale e protesica sulle 3.171 che compongono il nomenclatore, ovvero il 35 per cento del totale, con un impatto in termini di incremento delle risorse messe a disposizione dal Governo che raggiunge i 550 milioni di euro;

numerose associazioni pazienti hanno accolto con grande soddisfazione l'entrata in vigore del provvedimento che finalmente consente di poter accedere a importanti prestazioni attese da anni, in grado di migliorare significativamente la qualità dell'assistenza, in modo uniforme nel territorio nazionale;

appare indispensabile proseguire nel processo di aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza, includendo nuove tecnologie e terapie innovative, soprattutto in ambito oncologico, per rispondere alle esigenze emergenti della popolazione e riconoscere ai soggetti erogatori tariffe adeguate all'erogazione delle prestazioni;

come evidenziato nel sito istituzionale del Ministero della salute, l'adozione del nomenclatore tariffario, oltre a garantire l'accesso ai nuovi livelli essenziali di assistenza, permette di procedere con l'aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza stessi contenuti in due decreti, un decreto ministeriale e un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, già predisposti dal Ministero della salute;

l'adozione dei decreti citati assicurebbe un ulteriore ampliamento del diritto alla salute, introducendo nuove prestazioni e servizi sanitari di rilevante importanza;

con la recente pubblicazione degli atti di indirizzo del Ministero della salute per l'anno 2025, è stato ribadito l'impegno del dicastero nei confronti del tema in esame, confermandosi la prosecuzione delle attività della commissione livelli essenziali di assistenza per la definizione e aggiornamento degli stessi;

è stata altresì ribadita la necessità di proseguire le attività di rilevazione sistematica dei costi delle prestazioni ospedaliere, specialistiche ambulatoriali e protesiche, al fine di supportare in maniera efficace l'aggiornamento delle tariffe -:

quali siano le iniziative e le tempistiche previste per il completamento dell'*iter* di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e del decreto ministeriale citati in premessa e, in generale, per il periodico aggiornamento delle prestazioni comprese nei livelli essenziali di assistenza, anche in prospettiva futura, nell'ottica di assicurarne l'adeguamento continuo alle necessità assistenziali della popolazione e alle innovazioni tecnologiche disponibili. (4-04369)

LOIZZO, LAZZARINI, MATONE e PRETTO. — *Al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il virus respiratorio sinciziale (Rsv) è un virus altamente trasmissibile, le cui epidemie si verificano ciclicamente con picchi durante la stagione invernale;

l'epidemiologia del virus respiratorio sinciziale nella popolazione pediatrica e negli adulti/anziani evidenzia la sua importanza come causa significativa di infezioni respiratorie, con un impatto notevole sulla morbilità e sulla mortalità in queste fasce di età;

nella popolazione di età superiore ai 60 anni, in particolare, si stimano ogni anno in Italia circa 290.000 casi di infezione respiratoria acuta provocati da Rsv,

26.000 ricoveri e circa 1.800 decessi introspedalieri;

negli ultimi anni si sono intensificati gli studi per rendere disponibili diversi vaccini per la prevenzione delle patologie da Rsv nell'adulto a rischio e nell'anziano;

la recente disponibilità di vaccini efficaci e sicuri nei confronti delle patologie causate dal virus respiratorio sinciziale rappresenta una opportunità preventiva di grande valore clinico e potrebbe contribuire alla riduzione del carico assistenziale sulle strutture sanitarie, come già avviene in altri Paesi che hanno incluso questi vaccini nei programmi di immunizzazione per gli anziani -:

se intenda adottare iniziative per garantire, anche attraverso l'aggiornamento del calendario vaccinale, un accesso tempestivo e omogeneo ai nuovi vaccini per la prevenzione delle patologie da virus Rsv negli adulti a rischio e nella popolazione anziana. (4-04374)

* * *

SPORT E GIOVANI

Interrogazione a risposta scritta:

GHIRRA. — *Al Ministro per lo sport e i giovani, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da recenti notizie di stampa si è appreso di un avvicendamento nell'ambito dei vertici Aci (Automobile club Italia): il presidente Angelo Sticchi Damiani sarebbe stato dichiarato decaduto dal Governo dal ruolo di presidente ed entro il 23 febbraio 2025 dovrebbe arrivare la nomina del commissario straordinario;

la questione atterrebbe all'interpretazione da dare alle norme contenute nell'articolo 16 del decreto legislativo 23 luglio 1999 n. 242 (cosiddetto decreto Melandri bis) nel testo in vigore dal 31 luglio 2024, modificato rispetto al testo previgente;

a quanto risulta, l'incarico dovrebbe essere affidato a Tullio Del Sette, ex co-

mandante generale dell'arma dei carabinieri al quale sarà affidato dal Governo il compito di traghettare l'Automobile club d'Italia fino all'elezione di un nuovo presidente prevista per il prossimo 9 luglio 2025;

il presidente Sticchi Damiani era presidente Aci dal 2011 e nell'ottobre 2024 era stato eletto per il quarto mandato. Si apprende che il quarto mandato sarebbe ritenuto illegittimo dal Governo essendo Aci un ente pubblico per il quale vigerebbe il limite dei tre mandati;

le candidature alla presidenza dovranno essere presentate entro il 31 marzo 2025: secondo la stampa è accreditata l'ipotesi che ad assumere il vertice dell'ente possa essere l'attuale presidente di Aci Milano, Geronimo La Russa, figlio del Presidente del Senato Ignazio La Russa;

l'Automobile club d'Italia è un ente pubblico non economico che riunisce 98 Automobile club diffusi sul territorio e rappresenta l'automobilismo italiano presso la *Fédération Internationale de l'Automobile* – Fia e presso il Coni e da oltre 100 anni l'ente rappresenta le esigenze dei cittadini, rimanendo il più alto interlocutore istituzionale nel settore della mobilità;

la nomina del figlio della seconda carica istituzionale del Paese a presidente di un così importante ente pubblico rappresenterebbe, a giudizio dell'interrogante, un grave precedente: a parere dell'interrogante infatti, la pratica di promuovere persone delle famiglie di esponenti appartenenti alla maggioranza di Governo alle cariche pubbliche o parastatali non è tollerabile in una democrazia e si pone in evidente contrasto con i principi di buon andamento e dell'imparzialità dell'amministrazione. La gestione dei servizi pubblici deve infatti essere preservata da logiche spartitorie e interessi di partito –:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza della vicenda in oggetto e se non ritengano opportuno adottare iniziative, per quanto di competenza, per garantire che la

nomina del nuovo presidente Aci sia espressione dell'imparzialità dell'ente pubblico Aci, in funzione del principio costituzionale di buon andamento. (4-04378)

Apposizione di una firma ad una mozione.

La mozione Cappelletti e altri n. 1-00390, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 16 gennaio 2025, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Morfino.

Apposizione di una firma ad una interrogazione.

La interrogazione a risposta scritta Pastorino n. 4-04217, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 3 febbraio 2025, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Casu.

Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione a risposta scritta Barzotti n. 4-03174 del 18 luglio 2024;

interrogazione a risposta orale Toni Ricciardi n. 3-01447 del 25 settembre 2024;

interrogazione a risposta in Commissione Simiani n. 5-03127 del 15 novembre 2024;

interrogazione a risposta scritta Rufino n. 4-04172 del 27 gennaio 2025.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Giagoni n. 5-03027 del 29 ottobre 2024 in interrogazione a risposta scritta n. 4-04367.

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



19ALB0129210