

491.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Ambiente e sicurezza energetica.	
<i>Mozioni:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Pastorella	1-00454 14173	Manzi	5-04082 14194
Boschi	1-00455 14181	Economia e finanze.	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Presidenza del Consiglio dei ministri.		Piccolotti	4-05212 14195
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Soumahoro	4-05214 14196
Tabacci	5-04084 14187	Giustizia.	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Ascari	4-05221 14189	Dori	4-05217 14196
Rosato	4-05228 14189	Giachetti	4-05223 14197
Ascari	4-05234 14190	Casu	4-05226 14198
Affari esteri e cooperazione internazionale.		Ghio	4-05231 14199
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		Infrastrutture e trasporti.	
Ascari	4-05229 14191	<i>Interpellanza:</i>	
Ascari	4-05230 14192	Scerra	2-00633 14200
Agricoltura, sovranità alimentare e foreste.		<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Sarracino	5-04081 14201
Forattini	5-04080 14193	Traversi	5-04083 14201
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Barbagallo	4-05220 14193	Rubano	4-05213 14202

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.
Ascari	4-05222	14203	Ascari	4-05216	14207
Interno.			Gentile	4-05218	14208
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>			Piccolotti	4-05227	14209
Rosato	4-05219	14203	Salute.		
Benzoni	4-05225	14204	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		
Istruzione e merito.			Evi	4-05211	14210
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>			Sport e giovani.		
Vinci	4-05232	14205	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		
Furfaro	4-05233	14206	Benzoni	4-05224	14211
Lavoro e politiche sociali.			Apposizione di firme ad interpellanze		14211
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>					
Grimaldi	4-05215	14206			

ATTI DI INDIRIZZO*Mozioni:*

La Camera,

premessi che:

le Infrastrutture di trasporto rappresentano una leva strategica per la competitività del sistema Paese, la riduzione delle diseguaglianze territoriali e il raggiungimento degli obiettivi di transizione verde. Esse incidono profondamente sulla qualità della vita dei cittadini, sulla produttività delle imprese, sull'attrattività per gli investimenti esteri, sull'occupazione, sui flussi turistici e sulla capacità del Paese di competere a livello internazionale. Tuttavia, l'Italia sconta ritardi strutturali negli investimenti, nella programmazione Integrata e nell'efficienza gestionale, con ricadute negative sull'intero sistema economico e sociale;

la definizione di una visione organica e di lungo periodo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto rappresenta oggi un'esigenza strategica, alla luce delle trasformazioni in corso sul piano climatico, ambientale, tecnologico e digitale. L'attuale assenza di uno strumento unitario di pianificazione, conseguentemente alla soppressione del Piano generale dei trasporti nel nuovo codice dei contratti pubblici, ha favorito una logica frammentata e reattiva, che fatica a garantire coerenza e stabilità agli interventi programmati, rendendo più difficile sia la previsione degli investimenti da parte degli operatori, sia l'allocatione pluriennale delle risorse da parte delle istituzioni;

la definizione di una strategia per le infrastrutture per i trasporti italiani attraverso un documento pianificatorio risulta quanto più necessario in vista delle numerose problematiche che affliggono il sistema di trasporto del Paese, nonché dei ritardi nel completamento delle opere legate ai fondi PNRR e PNC;

il sistema del trasporto pubblico locale è segnato da profonde disomogeneità

territoriali, affidamenti prorogati per decenni e un modello di finanziamento nazionale (Fondo nazionale del trasporto pubblico locale) che non premia l'efficienza, né gli investimenti in nuove reti, stanziando risorse insufficienti e mai redistribuite;

il potere esclusivo delle regioni nella definizione delle gare e dei bacini di servizio ha spesso prodotto forme di *gatekeeping* istituzionale che ostacolano l'ingresso di nuovi operatori, scoraggiano l'innovazione e compromettono l'interesse generale dei cittadini a un servizio moderno, competitivo e sostenibile;

il settore del trasporto pubblico non di linea è disciplinato da una normativa ormai obsoleta e restrittiva, aggravata ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo dal cosiddetto « decreto Salvini », che impone limiti territoriali, turnazioni e vincoli operativi sproporzionati e in contrasto con il principio di libertà d'impresa e la giurisprudenza costituzionale ed europea. Tali norme ostacolano l'innovazione e non rispondono più alle esigenze di una mobilità urbana flessibile, multimodale e digitalizzata;

l'adozione su scala nazionale del paradigma della « *Mobility as a service* (MaaS) », che consente di pianificare, prenotare e pagare servizi di trasporto multimodale tramite un'unica piattaforma digitale, è ancora ferma a progetti pilota non interoperabili e senza una strategia nazionale chiara, nonostante il potenziale di rivoluzione nell'accessibilità e nella sostenibilità urbana;

paradigma di mobilità che rientra nell'investimento 1.4.6 del PNRR, 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 PNRR 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;

lo stesso Ministero, con risposta all'interrogazione n. 5-02104, ha confermato la propria 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 Giubileo del 2025 sono state previste misure commissariali speciali per dotare la città anche di 4 linee tranviarie, grazie ai fondi del PNRR. 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. In particolare, la linea « Termini-Vaticano-Aurelio » rischia di rimanere un'opera incompiuta, poiché è stata oggetto di conferenza dei servizi e progettazione esecutiva soltanto per la tratta iniziale, mentre la tratta da Vaticano a Termini, cruciale per la funzionalità complessiva dell'infrastruttura, non ha ancora avviato alcun *iter* autorizzativo concreto;

inoltre, riguardo al sistema di trasporto logistico del territorio di Roma, in previsione della realizzazione di due Infrastrutture rilevanti, quali il termovalorizzatore di Santa Palomba e il biodigestore di Casal Selce, si ravvisa il rischio di serie

problematiche logistiche che rischiano mettere in grave difficoltà e *stress* il sistema di trasporto di entrambi i territori;

alla luce di queste gravissime carenze strutturali, dovute anche ad una politica, sia nazionale che regionale e 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;

persistono criticità significative ai valichi alpini, accompagnate da un progressivo deterioramento dei livelli di servizio sulla rete ferroviaria nazionale. Tali disagi, determinati in larga parte da restrizioni strutturali di capacità e da carenze infrastrutturali ormai note da tempo, sono stati più volte segnalati dagli operatori del settore a partire dal 2021, in particolare per quanto riguarda le prime strozzature registrate lungo i principali valichi alpini, incluso il Brennero;

si evidenzia la necessità di un significativo potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dedicate al trasporto merci, con particolare attenzione alle linee strategiche nazionali e ai corridoi Ten-t, elemento cruciale per la riduzione dell'impatto ambientale, l'ottimizzazione del sistema logistico nazionale e per l'incremento della compe-

titività per il sistema produttivo italiano, grazie al miglioramento dei collegamenti intermodali con i porti, gli interporti e le zone industriali e logistiche. Ciò risulta essenziale anche alla luce del persistente *trend* negativo relativo all'andamento della bilancia dei trasporti mercantili del Paese, come confermato dai dati dell'indagine sui trasporti internazionali di merci di Banca d'Italia;

il Piano nazionale per lo sviluppo del sistema aeroportuale risulta non aggiornato o scarsamente operativo, nonostante il ruolo strategico svolto dagli aeroporti nel garantire la connessione delle aree periferiche, lo sviluppo del turismo e l'integrazione intermodale con le altre reti di trasporto. Si ritiene che lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale richieda un'impostazione più organica e volta al trasporto intermodale, specialmente riguardo agli scambi che interessano il trasporto ferroviario, e che tenga quindi conto sia della rete alta velocità, sia del trasporto ferroviario regionale e urbano, anche in relazione alla funzione di continuità territoriale svolta da numerosi scali minori;

manca, inoltre, una visione di lungo termine che tenga conto delle evoluzioni della mobilità aerea avanzata. 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 muoverci: non solo renderanno i nostri 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 neces-

sitano 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, 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 *Vertical takeoff and landing*, anche se solo uno su 3 è in fase di prototipo, sviluppo o *test* (30 per cento), 16 diventeranno operativi entro il 2024. In Italia, entro fine 2025 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'Aam (*Advanced air mobility*) *reality index* l'entrata in servizio della gran parte di questi aeromobili è prevista già a partire dal 2025;

i *Vertical takeoff and landing* sono stati sperimentati per la prima volta in Italia nel 2022 a Fiumicino con il primo volo di prova dell'aerotaxi elettrico *Volo-copter* che in 5 minuti ha percorso circa 3 chilometri ad una velocità di 40 chilometri all'ora a 40 metri di altitudine. È stato stimato che dal 2025 questo genere di velivoli potrà portare da Fiumicino al centro di Roma in circa 20 minuti, con un conseguente abbattimento delle emissioni di CO₂ 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 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;

in assenza di una strategia per le infrastrutture del futuro, l'Italia rischia di perdere competitività nel campo dell'innovazione in ambiti emergenti come la guida autonoma, il trasporto verticale e vertiporti per la mobilità aerea urbana e regionale, o i sistemi di trasporto ad altissima velocità come *Hyperloop*, già oggetto di sperimentazioni internazionali;

l'economia del mare è fondamentale per l'Italia, ma i porti italiani, nonostante l'importanza logistica e strategica, risultano ancora parzialmente digitalizzati e scarsamente interoperabili tra loro, limitando la competitività del sistema logistico nazionale;

inoltre, si rileva come nei porti italiani permangano significative criticità in materia di sicurezza sul lavoro, che continuano a mettere a rischio l'incolumità dei lavoratori portuali, nonostante gli sforzi compiuti negli ultimi anni. La complessità delle operazioni, l'esposizione a condizioni ambientali avverse e l'uso di macchinari pesanti impongono un'attenzione costante e misure preventive adeguate a garantire standard elevati di tutela della salute e della sicurezza;

la rete ferroviaria nazionale presenta ancora numerosi nodi e tratte non elettrificate, la cui numerosità nelle aree del Mezzogiorno, testimoniata dai dati Istat sui divari territoriali del PNRR contribuisce alla disparità infrastrutturale tra Nord

e Sud Italia. A ciò si aggiunge una copertura *internet* insufficiente e un basso livello di digitalizzazione della rete, fattori che limitano lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie intelligenti. Tale situazione ostacola l'implementazione di nuovi servizi digitali e applicazioni avanzate per la mobilità intermodale e passeggeri, rallentando la modernizzazione complessiva del sistema ferroviario;

si evidenzia una carenza di strade e autostrade intelligenti dotate di tecnologie digitali avanzate, che possano fornire dati utili all'ottimizzazione della gestione del traffico e dell'inquinamento e capaci di interagire con i sistemi di guida autonoma, che sarebbero essenziali ad agevolare la transizione digitale e la transizione verde del Paese, oltre che ad introdurre tecnologie innovative come i veicoli a guida autonoma;

nell'ambito della transizione ecologica e in coerenza con gli obiettivi di riduzione delle emissioni e promozione dell'energia da fonti rinnovabili, si prevede una progressiva diffusione di veicoli pesanti alimentati a trazione elettrica o a idrogeno, sia per il trasporto merci che per quello passeggeri. In questo scenario, risulta quanto mai urgente potenziare la rete nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica e di distribuzione di carburanti alternativi, con particolare attenzione alle esigenze del trasporto pesante su gomma;

l'aumento delle minacce cibernetiche contro infrastrutture strategiche, in particolare nel settore dei trasporti e della logistica, impone un rafforzamento urgente delle misure di sicurezza digitale, in raccordo con l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale, pena la vulnerabilità di interi comparti essenziali,

impegna il Governo:

- 1) a redigere con urgenza un documento pianificatorio per lo sviluppo delle infrastrutture per i trasporti del Paese, che si fondi sui principi dell'integrazione modale del trasporto di persone e merci, della transizione verde e della

- transizione digitale che Interessano l'intero sistema Paese, che sia in grado di indicare gli indirizzi strategici necessari ad affrontare gli scenari di evoluzione del sistema della mobilità nazionale, utilizzando un approccio *data-driven* guidato da previsioni di domanda e di offerta di trasporto a livello nazionale e internazionale, e che permetta la programmazione e la selezione degli interventi infrastrutturali di preminente interesse nazionale e delle più efficaci azioni di supporto agli operatori del mercato;
- 2) ad adottare iniziative volte a prevedere, fin dal prossimo ciclo di bilancio, un aumento della dotazione del Fondo trasporto pubblico locale, in modo da garantire strumenti adeguati di programmazione degli investimenti e di risposte ai costi dovuti all'inflazione, al necessario aumento dell'offerta e dei servizi e agli adeguamenti infrastrutturali e tecnologici;
 - 3) a dare continuità agli investimenti programmati con il PNRR e con il PNC anche successivamente al 2026, con una particolare attenzione ai persistenti divari territoriali nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto pubblico locale nelle diverse aree del Paese;
 - 4) a rivedere, attraverso 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/chilometri e di chilometri/vettura complessivi, oltre alla natura degli incentivi erogati per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale;
 - 5) 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;
 - 6) ad adottare iniziative di competenza volte a prevedere, 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;
 - 7) ad attuare, per quanto di competenza, tutte le misure necessarie al completamento della rete tranviaria di Roma secondo la pianificazione vigente a valutare l'opportunità di realizzare ulteriori infrastrutture di trasporto funzionali alla gestione dei flussi di rifiuti urbani, in particolare in relazione ai nuovi impianti in fase di progettazione nelle aree di Santa Palomba e Casal Selce, al fine di dotare tali siti di un'adeguata infrastruttura logistica su ferro, riducendo il ricorso al trasporto su gomma e contenendo l'impatto ambientale e viabilistico correlato;
 - 8) a promuovere, per quanto di competenza 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 delle tassazioni, che consentano una corretta erogazione e accessibilità dei servizi e un'adeguata remunerazione degli operatori;
 - 9) ad adoperarsi in modo assolutamente prioritario e con tutti gli strumenti a propria disposizione affinché la Guardia di finanza e i corpi di polizia, ivi inclusi quelli appartenenti agli enti locali, conducano controlli incrociati e

azioni mirate a contrasto degli abusi compiuti quotidianamente da alcuni appartenenti alla categoria dei tassisti in materia di evasione fiscale, condotte fraudolente e atti di intimidazione, soprattutto nei confronti di turisti stranieri e nei grandi scali aeroportuali e ferroviari;

- 10) 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 PNRR « *Mobility as a service for Italy* » e dotando il Paese di un sistema di mobilità integrata e *data driven*, che sfrutti a pieno le potenzialità della digitalizzazione e dell'analisi dei dati per una mobilità sempre più sostenibile e incentrata sui bisogni degli utenti.
- 11) a promuovere, in coordinamento con i Paesi confinanti, l'istituzione di una *governance*, transfrontaliera per la gestione condivisa dei valichi alpini, con l'obiettivo di definire priorità e tempistiche degli interventi infrastrutturali, individuare tratte alternative in caso di cantieri e adottare strategie comuni per il raggiungimento degli obiettivi di trasferimento modale;
- 12) a istituire, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, una cabina di regia per il coordinamento delle cantierizzazioni riguardanti tutte le modalità di trasporto e di logistica e a sviluppare strumenti digitali integrati per la pianificazione dei flussi merci e passeggeri in un'ottica multimodale efficiente e sostenibile, sia dal punto di vista economico che ambientale, anche con l'obiettivo di riequilibrare i saldi relativi alla bilancia dei trasporti mercantili del Paese;
- 13) a redigere con urgenza il Piano nazionale aeroporti, che tenga conto del ruolo essenziale degli aeroporti nella connettività delle aree periferiche, nello sviluppo del turismo e nell'integrazione intermodale, ad esempio accelerando i progetti di connessione fer-

roviaria degli aeroporti già pianificati al 2031, sviluppando in via prioritaria i collegamenti su ferro tra i nodi urbani e gli scali secondari a vocazione territoriale, nonché potenziando le connessioni ad alta velocità verso i principali *hub* intercontinentali:

- 14) a promuovere le iniziative volte al potenziamento degli aeroporti al fine di migliorarne la sostenibilità ambientale, l'efficientamento energetico degli scali, nonché la digitalizzazione delle procedure aeroportuali, del controllo del traffico e della bigliettazione multimodale;
- 15) a potenziare le infrastrutture dedicate al trasporto aereo cargo nei principali aeroporti del Paese, rinforzando le infrastrutture in termini di piazzali, magazzini e centri servizi, e a sviluppare le *cargo cities*, prediligendo le aree a bassa accessibilità ma con forte potenziale di crescita, in particolare per filiere strategiche come l'agroalimentare deperibile;
- 16) a estendere il sistema degli oneri di servizio pubblico, al momento giustamente previste per le aree insulari, ad aeroporti situati in altre aree a bassa accessibilità, come per esempio Bolzano, Albenga, Cuneo, Perugia, Ancona, Crotona e Foggia;
- 17) a considerare favorevolmente la 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;
- 18) a potenziare in modo significativo le infrastrutture ferroviarie dedicate al trasporto merci, con particolare attenzione alle linee strategiche nazionali e ai corridoi Ten-T, provvedendo all'adeguamento delle linee e delle stazioni ferroviarie al fine di consentire la circolazione di convogli merci di lunghezza fino a 750 metri, di incre-

- mentare il carico assiale fino ai massimi livelli previsti dalle normative europee, nonché ampliando laddove possibile la sagoma delle gallerie ferroviarie, garantendo il transito di treni merci con semirimorchi e treni passeggeri a doppio piano conformi alla sagoma europea, e a rafforzare l'intero sistema ferroviario realizzando linee ferroviarie merci dedicate, capaci di evitare i principali nodi metropolitani, migliorando così la fluidità del traffico e la convivenza con il trasporto passeggeri;
- 19) a dare evidenza delle reali, tempistiche di attivazione funzionale degli interventi e della riprogrammazione finanziarla del PNRR, con particolare riferimento alla missione 3, componente 1, alla luce dei considerevoli ritardi accumulati negli appalti ferroviari di competenza di Rfi ivi ricompresi;
- 20) a porre in essere le misure necessarie alla valorizzazione dei porti con alti fondali, connessi ai corridoi Ten-T multimodali, utili ad intercettare i flussi marittimi che transitano nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez, oltre alle misure necessarie per l'elettificazione delle banchine e per la digitalizzazione dei porti italiani, al fine di aumentare la sicurezza delle operazioni, ottimizzare la gestione dei flussi di merci, migliorare la tracciabilità, ridurre i tempi di sdoganamento e aumentare l'efficienza delle operazioni, nel rispetto degli *standard* europei in materia di « *smart port* »;
- 21) a porre in essere le iniziative necessarie, anche di carattere normativo, affinché il lavoro portuale sia riconosciuto come lavoro usurante e a rivedere le previsioni in materia di incentivazione all'esodo, rilanciando il fondo speciale destinato all'incentivazione del pensionamento anticipato per i lavoratori portuali;
- 22) a completare l'elettificazione delle linee ferroviarie, con priorità alle tratte a maggiore traffico pendolare e merci, tenendo in considerazione le potenzialità di riequilibrio dello *shift* modale della tratta, e la digitalizzazione dell'intera rete ferroviaria nazionale, attraverso l'introduzione di tecnologie per la gestione intelligente della circolazione, il monitoraggio in tempo reale dell'infrastruttura e l'interoperabilità con i sistemi europei Ertms, anche ai fini della sicurezza, dell'aumento della capacità e della puntualità dei servizi;
- 23) a favorire la progettazione, sperimentazione e diffusione di infrastrutture viarie digitali e a sostenere la digitalizzazione del sistema stradale e l'introduzione delle « *smart roads* », dotate di sensori ambientali e sistemi digitali di gestione del traffico, oltre che capaci di interagire con veicoli a guida autonoma e connessa, al fine di migliorare la sicurezza stradale, l'efficienza dei flussi di traffico e l'integrazione con le tecnologie emergenti nel campo della mobilità, al contempo promuovendo la definizione di *standard* tecnici nazionali, anche in raccordo con le iniziative europee, e l'attivazione di progetti pilota in aree urbane e Interurbane ad alto traffico;
- 24) a potenziare la rete nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica e di distribuzione di carburanti alternativi, con particolare attenzione alle esigenze del trasporto pesante su gomma;
- 25) a rafforzare la cybersicurezza delle infrastrutture strategiche nel settore dei trasporti e della logistica, attraverso l'adozione di protocolli di sicurezza informatica avanzati, sistemi di monitoraggio e risposta agli incidenti digitali, piani di continuità operativa e formazione del personale specializzato, operando in stretto raccordo con l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale promuovendo l'adozione di *standard* minimi obbligatori di sicurezza digitale per i gestori di infrastrutture critiche, in linea con il quadro euro-

- peo NIS2 e le migliori pratiche internazionali;
- 26) a promuovere la sperimentazione e l'innovazione nelle infrastrutture di trasporto ad altissima velocità, con particolare riferimento alle tecnologie emergenti come l'*Hyperloop*, incentivando progetti pilota in collaborazione con università, centri di ricerca e aziende del settore, e favorendo la creazione di poli di *test* autorizzati e integrati nel contesto europeo;
- 27) a valutare, al fine di migliorare la sostenibilità ambientale della rete ferroviaria nazionale, di promuovere soluzioni innovative orientate all'efficiamento energetico e all'utilizzo di fonti rinnovabili, prendendo in considerazione anche progetti sperimentali, come l'installazione di impianti fotovoltaici lungo le sedi ferroviarie o in corrispondenza delle stesse, già adottati in altri Paesi europei, quali la Spagna e la Svizzera.
- (1-00454) « Pastorella, Richetti, Benzoni, D'Alessio, Grippo, Sottanelli, Bonetti, Onori, Rosato, Ruffino ».

La Camera,

premessi che:

la pianificazione delle infrastrutture di trasporto, delle reti e delle comunicazioni riveste oggi un ruolo centrale e imprescindibile per sostenere le sfide epocali che il Paese è chiamato ad affrontare. Dalla transizione climatica ed ecologica a quella tecnologica e digitale, un'infrastruttura moderna, efficiente e interconnessa costituisce il fondamento su cui si costruiscono la competitività nazionale, la coesione sociale e la sostenibilità ambientale. La mobilità dei cittadini, la fluidità dei flussi economici e la capacità dell'Italia di affermarsi come crocevia strategico nel Mediterraneo e in Europa dipendono intrinsecamente da una visione lungimirante e integrata delle proprie reti. È riconosciuto che le infrastrutture non sono semplici

asset fisici, ma veri e propri catalizzatori di sviluppo, capaci di espandere le prospettive economiche e di garantire pari opportunità, contribuendo concretamente e significativamente alla crescita del Paese;

il sistema infrastrutturale italiano presenta un notevole *deficit* strutturale e una serie di criticità profonde, radicate principalmente nella mancanza di una pianificazione strategica di lungo periodo e di inefficienze di *governance* che ne compromettono l'efficacia e la capacità di rispondere alle esigenze contemporanee;

una delle lacune più significative del quadro infrastrutturale italiano è l'assenza di un piano generale dei trasporti e della logistica che definisca strategie di lungo periodo. L'attuale approccio è dominato da una logica di « piano-processo » che, di fatto, giustifica a posteriori una sostanziale instabilità. La programmazione attuale è frammentata e caratterizzata da un orizzonte temporale limitato. L'unica forma di pianificazione esistente è l'elenco delle opere prioritarie che dovrebbe essere contenuto, ogni anno, nell'allegato infrastrutture al documento di finanza pubblica (Dfp). Tuttavia, l'ultimo allegato infrastrutture non ha nemmeno incluso l'elenco delle opere prioritarie, evidenziando una preoccupante assenza di programmazione di nuove opere dopo il 2026, ovvero al termine del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Questa situazione genera una profonda incertezza sul futuro degli investimenti infrastrutturali nel Paese;

nonostante l'ingente mole di risorse e investimenti immessi dal Pnrr, non è chiaro come questi fondi siano stati utilizzati e con quali modelli di gestione. I dati relativi all'attuazione del Pnrr per le opere di responsabilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rivelano una bassa percentuale di realizzazione. Infatti, nel totale delle opere, si segnala una percentuale di spesa pari al 13 per cento, con un livello di realizzazione medio pari al 33 per cento su tutti i progetti del Pnrr, con cinque opere dell'alta velocità ferroviaria in clamoroso ritardo: più nello specifico, i ritardi risultano estremamente gravi per la linea

Salerno-Catania e Salerno-Reggio Calabria, la cui percentuale di spesa attivata sul totale della dotazione Pnrr è ferma al 3,54 per cento rispetto all'8 per cento preventivato e la tratta Napoli-Bari, dove la percentuale di avanzamento è pari al 34,76 per cento rispetto al 59 per cento atteso. Inoltre, tra i ritardi nelle opere infrastrutturali del Pnrr si segnala, altresì, il rallentamento dei lavori per il Terzo valico dei Giovi, un'opera infrastrutturale fondamentale per collegare la Liguria alle regioni limitrofe;

le difficoltà nella cosiddetta « messa a terra » delle opere strategiche infrastrutturali previste all'interno del Pnrr sono anche la diretta conseguenza degli estremi ostacoli che l'eccessiva burocrazia produce nella crescita produttiva, infrastrutturale ed economica del nostro Paese: in particolare, l'eccessiva burocrazia — la quale si traduce in maggiori oneri — è del tutto evidente nelle difficoltà riscontrate dagli enti locali nella realizzazione delle opere. È quindi necessario che il Governo adotti una riforma volta alla semplificazione delle pratiche burocratiche, con particolare attenzione agli oneri burocratici che interessano gli enti locali nella realizzazione delle opere infrastrutturali;

la viabilità locale è indispensabile per evitare la desertificazione dei centri più piccoli che resteranno isolati ed economicamente non attraenti nonostante la realizzazione delle grandi infrastrutture. Questa criticità è particolarmente evidente al Sud, sia per lo stato attuale della manutenzione delle strade secondarie, sia per la specificità della geomorfologia. Il Governo ha scelto di ridurre le risorse, fino quasi ad annullarle, per la manutenzione delle strade secondarie per concentrarle sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto. La realizzazione del Ponte, che i firmatari del presente atto considerano una importante opera strategica per il Paese, non può essere alternativa all'accessibilità alle aree interne e al superamento delle disuguaglianze infrastrutturali tra Nord e Sud, per il quale già l'allegato infrastrutture 2020, cosiddetto « Italia veloce », indicava una strategia finalizzata a rendere attrattivo da un punto di vista turistico e commerciale il Sud,

strategia del tutto abbandonata dall'Esecutivo;

serie preoccupazioni, inoltre, derivano dalla mancata nomina dei presidenti dei porti a causa di quella che ai firmatari del presente atto appare una evidente politicizzazione, nonché lottizzazione, della maggioranza di Governo nella nomina dei suddetti: tale ritardo sta causando un profondo stallo nella gestione degli apparati portuali, con serie conseguenze dal punto di vista economico e organizzativo;

il nostro Paese presenta un notevole *deficit* strutturale delle infrastrutture, nonostante gli ingenti investimenti che richiede il Pnrr: sono, di fatto, necessarie urgenti misure volte a rimodernare nel profondo le infrastrutture legate al trasporto pubblico (stradale, ferroviario, marittimo, aeroportuale), al fine di raggiungere gli *standard* europei di connessione. Seria attenzione, inoltre, deve essere posta allo sviluppo del trasporto intermodale, il quale rappresenta un nodo cruciale per rendere il nostro Paese maggiormente interconnesso, non solo a livello nazionale, bensì anche a livello europeo;

la sofferenza strutturale e perdurante della rete ferroviaria italiana — con costanti ritardi e cancellazioni dei viaggi — è ormai nota da tempo e pare non fermarsi come rappresentato anche in occasione della presentazione dell'ultima relazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti — di fatto un'autorità terza e imparziale — trasmesso al Parlamento il 18 settembre 2024, nelle cui conclusioni si richiede « un significativo cambio di rotta gestionale e industriale » per evitare « il collasso di singole modalità » e garantire « competitività e vivibilità nel Paese ». I costanti e incessanti disagi sulla rete ferroviaria italiana sono diretta conseguenza, ad avviso dei firmatari del presente atto, di un'errata gestione da parte del Governo e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; pertanto, è necessario che vengano adottate misure volte a rendere efficiente e funzionante il servizio ferroviario, al fine di garantire ai cittadini e ai turisti il diritto di movimento attualmente negato a causa dei sistematici ritardi

e cancellazioni dei viaggi, nonché a rafforzare i risarcimenti per gli utenti a seguito di ritardi e cancellazione dei treni;

per raggiungere *standard* soddisfacenti, inoltre, è necessario velocizzare il completamento tecnologico verso lo *standard* Ertms/Etcs L2-Accm di tutti i chilometri di linee della rete e l'elettrificazione della rete ferroviaria non ancora compiuta: a tal fine è necessario sostenere con le risorse adeguate il piano industriale di Ferrovie dello Stato italiane, nonché il contratto di programma Stato-Rete ferroviaria italiana, anche semplificando l'*iter* di approvazione degli investimenti;

le difficoltà della mobilità riguardano anche il trasporto aereo, segnato da ritardi, cancellazioni e riprogrammazioni, che contribuiscono a rendere ancor più disfunzionale il sistema di trasporto del Paese nel suo complesso. Nell'estate 2024, si sono ravvisati diversi problemi strutturali, come la cronica mancanza di personale di volo e di terra, e un enorme guasto informatico che ha bloccato gli aeroporti causando profondi disagi ai viaggiatori: in vista del prossimo periodo estivo, con un inevitabile maggiore afflusso di turisti nel nostro Paese, è necessario che il Governo adotti misure di prevenzione al fine di evitare che si ripresentino situazioni di disagio analoghe a quelle avvenute negli aeroporti la scorsa estate;

in tutti i settori di trasporto, si osserva una disconnessione intermodale. La mancanza di una pianificazione integrata per il movimento di merci e passeggeri tra ferrovia, porti e aeroporti impedisce all'Italia di sfruttare appieno la sua posizione strategica come crocevia commerciale, logistico, produttivo d'Europa al centro del Mediterraneo. La frammentazione sistemica ostacola la riduzione dei costi logistici e di trasporto, compromettendo la competitività delle produzioni italiane sui mercati esteri. È infatti chiaro che, per consentire al Paese di svolgere pienamente il suo ruolo di crocevia commerciale, logistico, produttivo d'Europa al centro del Mediterraneo in una logica di sviluppo sostenibile, è essenziale che i grandi assi infrastrutturali fer-

roviari e stradali siano pienamente in rete con il sistema dei porti e degli interporti in una rete complessiva di intermodalità che sia coerente con gli obiettivi della transizione verde. In tal senso il Governo dovrebbe sviluppare e finanziare interventi volti a rispondere alle evoluzioni tecnologiche e climatiche, favorendo la transizione verde nel trasporto marittimo. Al contempo, finanziare gli interventi sull'intermodalità ed i collegamenti dell'ultimo miglio, attuando le misure di conversione ecologica e di innovazione digitale in modo omogeneo e graduale sul territorio nazionale;

la sofferenza del trasporto pubblico locale è un sintomo eloquente delle carenze infrastrutturali e di pianificazione urbana. 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. Tali obiettivi devono essere perseguiti attraverso una pianificazione infrastrutturale coordinata e di lungo termine, capace di integrare reti di trasporto, nodi di interscambio e innovazione tecnologica per rispondere efficacemente alle diverse esigenze territoriali;

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 famiglia 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 Tpl, soprattutto sul piano della qualità del servizio e dei tempi di percorrenza, che potrebbero essere migliorati con l'implementazione delle corsie preferenziali lungo le tratte maggiormente trafficate;

una programmazione strategica delle infrastrutture efficace, integrata e orientata alla sostenibilità è il presupposto fondamentale per 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;

in coerenza con una pianificazione infrastrutturale capace di coniugare innovazione, accessibilità e riduzione dell'impatto ambientale, 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;

occorre, inoltre, un serio incremento dei fondi pubblici destinati al raf-

forzamento del trasporto pubblico locale, affinché possano aumentare i servizi e la qualità dell'offerta per i cittadini: un trasporto pubblico locale più efficiente, salubre e ramificato consentirebbe di dare nuova linfa alle città, favorendo altresì una maggiore viabilità nelle zone maggiormente congestionate;

ogni investimento deve necessariamente osservare quanto disposto dalla Convenzione Onu per i diritti delle persone con disabilità – ratificata dal nostro Paese 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 apprendere in considerazione tutti gli aspetti della mobilità delle persone con disabilità;

un tassello fondamentale della transizione ecologica è anche il graduale rinnovo dei veicoli privati. A tal proposito, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha messo a disposizione un contributo per acquistare veicoli non inquinanti e favorire l'abbattimento delle emissioni di CO₂, in linea con la vigente normativa europea sulla qualità dell'aria e dell'ambiente e con gli obiettivi del Pniec e dell'Agenda 2030;

l'intervento rischia di non essere pienamente efficace se non accompagnato da misure strutturali più ampie, come lo sviluppo di infrastrutture di ricarica, l'adeguata informazione ai cittadini e incentivi accessibili a tutte le fasce di reddito. Inoltre, i fondi disponibili potrebbero non es-

sere sufficienti a coprire la domanda potenziale, limitando l'impatto complessivo dell'iniziativa. Con riguardo alle infrastrutture al servizio dei veicoli a batteria, peraltro, guardando alla distribuzione per macroaree, si rileva una distribuzione geografica molto disomogenea: al Nord si concentra il 57 per cento dei punti di ricarica della penisola, al Centro il 20 per cento e al Sud il 23 per cento, concentrati nelle aree urbane. Infatti soltanto poco più di 1.000 sono i punti di ricarica lunga la rete autostradale, senza considerare che circa il 16-18 per cento dei punti installati non è utilizzabile e scarso è l'utilizzo dei fondi Pnrr per l'installazione delle colonnine;

le carenze del servizio taxi e Ncc, in gran parte riconducibili a una pianificazione inadeguata dell'offerta rispetto alla crescente domanda di mobilità urbana, generano incontestabili disagi per cittadini, lavoratori e turisti. Questa insufficiente disponibilità di servizi di trasporto non di linea compromette la fluidità degli spostamenti, incide sulla qualità della vita e sull'accessibilità complessiva del sistema di trasporto, soprattutto per l'ultimo miglio e per le esigenze specifiche. È pertanto irrimandabile e urgente che la pianificazione infrastrutturale e della mobilità includa misure volte ad ampliare l'offerta di questi servizi, anche attraverso la revisione del quadro normativo per garantire un adeguamento efficace alle necessità attuali;

il diritto alla mobilità rischia di non poter essere pienamente goduto dai cittadini del Sud e, in particolare, delle isole a causa del « caro voli » che grava sulle famiglie, sui lavoratori, sulle imprese, sui cittadini tutto l'anno, non solo nei periodi festivi, e crea una netta frattura di competitività tra il Sud e il Nord del Paese a cui il Governo deve dare risposta senza scaricare esclusivamente sulle regioni la soluzione del problema. La soluzione passa anche attraverso l'individuazione di rotte aeree di continuità territoriale a cura del Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti ed alla gestione centralizzata dei rispettivi bandi di gara,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare un Piano generale dei trasporti e della logistica di lungo periodo (almeno decennale), che definisca strategie chiare e integrate per l'intero sistema infrastrutturale del Paese, superando l'attuale frammentazione della programmazione;
- 2) a garantire la presenza annuale e l'effettiva implementazione dell'Allegato infrastrutture al Documento di finanza pubblica, includendo l'elenco delle opere prioritarie e assicurando una programmazione chiara degli investimenti infrastrutturali anche oltre il 2026 e il Pnrr;
- 3) a promuovere una riforma volta alla semplificazione delle pratiche burocratiche, con particolare attenzione agli oneri che gravano sugli enti locali nella realizzazione delle opere infrastrutturali strategiche, al fine di accelerare la « messa a terra » dei progetti;
- 4) a procedere con urgenza alla nomina dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, garantendo criteri di competenza e trasparenza, al fine di superare lo stallo nella gestione degli apparati portuali e ripristinarne la piena operatività;
- 5) ad avviare un piano di ammodernamento profondo delle infrastrutture legate al trasporto pubblico (stradale, ferroviario, marittimo, aeroportuale) per raggiungere gli *standard* europei di connessione, con un'attenzione specifica allo sviluppo del trasporto intermodale;
- 6) a rafforzare la rete ferroviaria italiana attraverso:
 - a) l'adozione di misure volte a rendere efficiente e funzionale il servizio ferroviario, garantendo ai cittadini e ai turisti il diritto di movimento;

- b) il rafforzamento dei risarcimenti per gli utenti a seguito di ritardi e cancellazioni dei treni;
- c) la velocizzazione del completamento tecnologico verso lo standard Ertms/Etcs L2-Accm di tutti i chilometri di linee della rete e l'elettrificazione della rete ferroviaria ancora non compiuta;
- d) il sostegno con risorse adeguate al piano industriale di Ferrovie dello Stato italiane e al contratto di programma Stato-Rete ferroviaria Italiana, semplificando l'iter di approvazione degli investimenti;
- 7) ad adottare iniziative di competenza preventive per evitare disagi nel trasporto aereo in vista dei periodi di maggiore afflusso turistico, intervenendo sulla cronica mancanza di personale di volo e di terra e sulla resilienza dei sistemi informatici aeroportuali, affrontando al contempo il problema del « caro voli » verso il Sud e le Isole con risorse adeguate;
- 8) ad incentivare la connettività intermodale tra ferrovia, porti e aeroporti, attraverso una pianificazione integrata per il movimento di merci e passeggeri, al fine di sfruttare la posizione strategica dell'Italia come crocevia commerciale, logistico, produttivo d'Europa al centro del Mediterraneo;
- 9) 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, predisponendo un serio incremento dei fondi pubblici destinati al rafforzamento del trasporto pubblico locale, 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;
- 10) 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 Tpl integrati e incentivando gli enti locali all'adozione della pratica del « biglietto integrato », al fine di semplificare l'acquisto dei titoli di viaggio da parte degli utenti;
- 11) 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*;
- 12) ad assicurare 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'accogliimento 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 dall'Italia il 24 febbraio 2009;
- 13) ad adottare iniziative, anche di carattere normativo, 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;
- 14) ad adottare iniziative di competenza idonee per il rinnovo e la manutenzione dei mezzi pubblici e privati, favorendo l'utilizzo di quelli meno inquinanti, incentivando gli operatori del settore e i privati cittadini al rinnovo del parco veicolare, agevolando la realizzazione di colonnine per la ricarica, nonché ad incentivare investimenti in nuove tecnologie, al fine di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti pubblici e privati senza cagionare danni economici al settore, anche incentivando 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;
- 15) 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, in particolare:
- a) promuovendo 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 contemperì esigenze estemporanee e interessi degli operatori;
- 16) 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;
- 17) ad adottare iniziative di competenza volte a ripristinare integralmente e aumentare i finanziamenti previsti per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade secondarie, con particolare riguardo al Sud, anche al fine di invertire la tendenza alla desertificazione dei centri abitati interni.
- (1-00455) « Boschi, Faraone, Gadda, Giachetti, Bonifazi, Del Barba ».
- * * *
- ATTI DI CONTROLLO**
- PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI*
- Interrogazione a risposta in Commissione:*
- TABACCI, UBALDO PAGANO e STEFANAZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:
- il Ministero dell'economia e delle finanze, per ottemperare agli impegni con

l'Antitrust europeo in relazione all'autorizzazione al salvataggio con risorse pubbliche di Monte dei Paschi di Siena (Mps), ha iniziato da tempo a cedere le proprie azioni: partendo dal 63,5 per cento, sono state effettuate tre procedure accelerate di collocamento, l'ultima delle quali avvenuta il 13 novembre 2024 con il collocamento del 15 per cento che ha ridotto la quota pubblica all'11,7 per cento;

tale ultimo collocamento è stato gestito da Banca Akros, un operatore diverso rispetto alle precedenti operazioni, appartenente al gruppo BancoBpm: ad aggiudicarsi le azioni non sono state decine di investitori, come nelle precedenti aste, ma solo 4 compratori: l'immobiliarista Caltagirone ha acquistato il 3,6 per cento, Delfin, della famiglia Del Vecchio, il 3,5 per cento, Banco BPM il 5 per cento, Anima, fondo di investimento partecipato da Caltagirone, BPM e MEF, 4 per cento;

secondo il *Financial Times* del 16 dicembre 2024, anche Unicredit avrebbe voluto partecipare con un ordine del 10 per cento non accettato dalla Banca Akros: pertanto, il rifiuto sarebbe stato opposto da una banca (Akros) appartenente al gruppo (Bpm) che ha acquisito la quota maggiore delle azioni Mps cedute dal Ministero dell'economia e delle finanze nei confronti di un concorrente (Unicredit) che meno di due settimane dopo ha lanciato un'OPS sulla medesima Bpm;

tale collocamento, secondo la ricostruzione dell'inchiesta condotta dalla trasmissione *Report* del 1° giugno 2025, sarebbe, in realtà, finalizzato a consentire a Caltagirone e Delfin di tentare, tramite la posizione in Mps, una scalata a Mediobanca, lanciando su di essa una OPS e superando l'impossibilità per i suddetti, sprovvisti di licenza bancaria, di acquisire direttamente il controllo di una banca vigilata dalla Bce;

ma l'obiettivo finale sarebbe, addirittura, il controllo di Generali, la grande cassaforte dei risparmi privati nonché la più solida istituzione finanziaria, con un portafoglio di investimenti pari a 600 miliardi di euro;

secondo l'inchiesta di *Report*, l'operazione sarebbe partita nel settembre 2024 con una riunione organizzativa a Palazzo Chigi a cui avrebbero partecipato il sottosegretario Fazzolari e il Capo di Gabinetto Caputi, che deterrebbe partecipazioni in due società che operano nel settore bancario, con evidente conflitto di interesse;

il 18 aprile il Consiglio dei Ministri ha deliberato di esercitare la cosiddetta *golden power*, imponendo specifiche prescrizioni a Unicredit in relazione all'OPS su BancoBPM, attualmente al vaglio solo dei vertici delle due banche, della Bce e della Banca d'Italia, prescrizioni definite il 23 aprile 2025 dal *Financial Times* come « una pressione nei confronti di Unicredit a favore degli investitori locali » nella battaglia per le Generali;

a giudizio dell'interrogante se corrispondessero al vero, questi fatti comprometterebbero il pluralismo e il buon funzionamento del nostro mercato bancario nel contesto europeo nonché il rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e correttezza nei mercati finanziari, rendendo il Governo protagonista, in questo « risiko » bancario, di un intreccio di relazioni e interessi politici poco trasparenti che si accompagnano a una visione strumentale volta ad assecondare l'iniziativa di alcuni grandi investitori privati —:

quali siano gli orientamenti del Governo in relazione ai fatti riportati in premessa;

se siano stati valutati i rischi di un coinvolgimento dell'Esecutivo nelle vicende bancarie in atto, a giudizio degli interroganti in violazione del diritto italiano ed europeo;

se si sia effettivamente tenuta una riunione a Palazzo Chigi nel settembre 2024 relativa alla scalata di Mps su Mediobanca;

se si intendano altresì chiarire le motivazioni sottese alla scelta di Banca Akros quale intermediario nel collocamento di titoli Mps a novembre 2024;

se non ritengano necessario chiarire, per quanto di competenza, le modalità di

collocamento dell'ultima tranche di azioni Mps alla luce anche del retroscena pubblicato sul *Financial Times*;

se si intendano fornire elementi, per quanto di competenza, volti ad escludere che tali modalità di collocamento abbiano di fatto favorito, in modo del tutto anomalo, il posizionamento di taluni investitori nella battaglia per il controllo di Generali. (5-04084)

Interrogazioni a risposta scritta:

ASCARI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 2 ottobre 2023, numerose realtà pacifiste e antimilitariste italiane hanno presentato una denuncia presso la procura della Repubblica di Roma per chiedere l'accertamento di eventuali responsabilità, anche penali, legate alla presenza di armi nucleari sul territorio italiano, in violazione del Trattato di non proliferazione nucleare (Tnp) e della legge n. 185 del 1990, che disciplina l'esportazione e il transito dei materiali di armamento;

diverse associazioni hanno condotto una mobilitazione costante per chiedere la rimozione delle bombe nucleari dalla base di Ghedi;

analoghe iniziative si sono svolte anche ad Aviano, dove è documentata la presenza di testate nucleari Usa in ambito Nato;

56 enti locali della provincia di Brescia hanno espresso formalmente la richiesta che l'Italia aderisca al Trattato di proibizione delle armi nucleari (Tpnw), approvato dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel 2017 ed entrato in vigore nel 2021;

il 28 gennaio 2025, i ricercatori del *Bulletin of the atomic scientists* hanno posizionato l'orologio dell'Apocalisse a soli 89 secondi dalla mezzanotte, segnalando il massimo livello di rischio nucleare dalla sua creazione nel 1947;

l'articolo 11 della Costituzione italiana afferma che l'Italia « ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali », un principio che entra in palese contraddizione con il mantenimento e l'eventuale uso di armi nucleari sul territorio nazionale;

la presenza di armamenti nucleari comporta rischi gravissimi per la popolazione civile, anche in termini di possibili incidenti, vulnerabilità a conflitti internazionali e assenza di trasparenza istituzionale su piani di emergenza e prevenzione —:

se i Ministri interrogati intendano avviare il processo di adesione dell'Italia al Trattato di proibizione delle armi nucleari (Tpnw), in coerenza con gli obblighi costituzionali e con la crescente mobilitazione della società civile e degli enti locali;

se intendano adottare iniziative di competenza per ottenere la rimozione immediata delle bombe nucleari attualmente dislocate presso le basi militari di Ghedi e Aviano, recuperando il pieno controllo del territorio e liberandolo da armamenti che rappresentano un rischio permanente per la sicurezza nazionale;

quali misure abbiano adottato, o intendano adottare, per la protezione della popolazione civile residente nelle aree limitrofe alle basi militari coinvolte, in particolare per la definizione e pubblicazione dei piani di emergenza in caso di incidente radiologico o attacco nucleare;

quali iniziative di informazione e trasparenza si intendano promuovere nei confronti delle popolazioni interessate, al fine di garantire piena consapevolezza dei rischi e delle misure previste in caso di emergenza. (4-05221)

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

il Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti ha annunciato il 10 giugno 2025 di aver disposto alcune sanzioni nei confronti

di alcuni individui e organizzazioni definite come fittizie che avrebbero sostenuto l'organizzazione terroristica Hamas con il pretesto di svolgere attività umanitarie;

tra le società oggetto del provvedimento ci sarebbe anche un'associazione benefica che opera in Italia, chiamata La Cupola d'Oro, istituita da Mohammad Hannoun, già precedentemente sanzionato dal Governo degli Stati Uniti d'America;

secondo quanto riportato da Kharon, una piattaforma di *intelligence* statunitense specializzata nell'analisi dei rischi legati a sanzioni, crimini finanziari e terrorismo, Hannoun avrebbe usato l'Associazione Benefica di Solidarietà con il Popolo Palestinese (Abspp) nell'ottobre 2023 per raccogliere fondi a sostegno di Hamas, attraverso una campagna di raccolta fondi intitolata « *Gaza Under Attack* »;

le donazioni ottenute attraverso conti bancari in Italia sarebbero state poi indirizzate a un nuovo conto bancario collegato all'associazione La Cupola D'oro, le cui attività a Gaza sarebbero state legate a persone connesse con Hamas;

quanto al fondatore, Mohammad Hannoun, già nell'interrogazione a risposta scritta 4-04308 si ricordava come lo stesso fosse – secondo fonti dell'*intelligence* israeliana e del Dipartimento del Tesoro americano – parte di un *network* riconducibile ad una filiera europea costituita da fondazioni ed onlus che finanziano l'organizzazione terroristica Hamas;

in quella interrogazione si ricordava come Hannoun fosse stato al centro di alcuni *reportage* del giornalista Massimiliano Coccia che per questo lavoro è stato poi oggetto di numerose minacce ed ingiurie provenienti da ambienti dell'antagonismo e legati alla rete di cui sopra;

il nuovo provvedimento del dipartimento del Tesoro si inserisce nella scia delle precedenti inchieste che avevano portato all'inclusione di Hannoun nella *black list* del dipartimento stesso e all'emanazione nel novembre 2024 di un provvedi-

mento di foglio di via nei suoi confronti da parte del comune di Milano –:

se il Governo sia a conoscenza delle nuove sanzioni disposte dal Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti che riguardano anche un'associazione operante nel nostro Paese;

se, per quanto di competenza, le informazioni secondo cui tale associazione avrebbe sostenuto l'organizzazione terroristica Hamas con il pretesto di svolgere attività umanitarie corrispondano al vero;

quali iniziative di competenza il Governo intenda promuovere, in linea con le sanzioni di cui sopra, nei confronti dell'associazione La Cupola d'Oro e del suo fondatore Mohammad Hannoun. (4-05228)

ASCARI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della difesa, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere – premesso che:

il 16 giugno 2003 è stato firmato un *memorandum* d'intesa tra il Governo della Repubblica il Governo dello Stato di Israele sulla cooperazione in materia di difesa;

secondo quanto riferito dal Ministro per i rapporti con Parlamento, Luca Ciriani – in occasione della seduta di interrogazioni a risposta immediata, presso la Camera dei deputati del 28 maggio 2025 – il rinnovo dell'accordo sarebbe previsto nell'aprile del 2026, in applicazione del meccanismo del rinnovo tacito a cinque anni dalla notifica israeliana;

tale interpretazione appare, a giudizio dell'interrogante fuorviante e irrilevante rispetto alla questione politica e giuridica centrale, ovvero la possibilità, prevista dallo stesso testo del *memorandum*, di recedere unilateralmente in qualsiasi momento;

dieci giuristi italiani hanno presentato una diffida formale al Governo chiedendo l'immediata interruzione del *memorandum*, ritenendolo in contrasto con il diritto internazionale, gli obblighi derivanti dalle decisioni della Corte internazionale di giu-

stizia, gli ordini di arresto della Corte penale internazionale, nonché potenzialmente incostituzionale in virtù del suo collegamento a un accordo segreto del 1987;

i giuristi hanno anche presentato una richiesta di accesso civico generalizzato agli atti relativi al *memorandum* e all'accordo originario, a cui la Presidenza del Consiglio è tenuta a rispondere entro 30 giorni, ma a oggi non risultano risposte ufficiali;

tutto ciò avviene mentre, nei territori palestinesi occupati, si continuano a registrare gravi violazioni dei diritti umani: a Gaza si muore di fame, sete o sotto le bombe, in Cisgiordania continuano espropri illegali e violenze da parte dei coloni israeliani, in violazione del diritto internazionale e delle convenzioni di Ginevra —:

se il Governo intenda immediatamente interrompere il *memorandum* sulla cooperazione in materia di difesa con Israele, esercitando il diritto di denuncia unilaterale previsto dal testo stesso, in coerenza con gli obblighi internazionali e costituzionali dell'Italia;

quali siano i motivi del mancato riscontro alla « diffida » presentata da autorevoli giuristi italiani e quali iniziative si intendano assumere per garantire la trasparenza degli atti connessi a tale accordo, in particolare rispetto alla richiesta di accesso civico avanzata dai medesimi autori della « diffida »;

se ritengano compatibile il mantenimento di accordi militari con uno Stato sotto indagine della Corte penale internazionale per crimini di guerra e crimini contro l'umanità, in particolare alla luce del principio costituzionale di ripudio della guerra (articolo 11 della Costituzione).

(4-05234)

* * *

AFFARI ESTERI
E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazioni a risposta scritta:

ASCARI e BARZOTTI. — Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione inter-

nazionale, al Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

la nave *Madleen*, battente bandiera britannica e parte della missione umanitaria della *Freedom Flotilla*, era in navigazione verso Gaza con l'obiettivo di consegnare aiuti umanitari di prima necessità alla popolazione palestinese, stremata da mesi di assedio, bombardamenti e carestia;

la missione della *Madleen* era pacifica e civile, volta esclusivamente alla consegna di beni essenziali, in piena coerenza con il diritto internazionale e le decisioni della Corte internazionale di giustizia, che ha recentemente ribadito l'obbligo degli Stati di prevenire atti di genocidio e garantire l'accesso umanitario alla popolazione civile di Gaza;

numerosi esperti delle Nazioni Unite avevano richiesto agli Stati membri, compreso Israele, di non ostacolare il passaggio della *Flotilla*, ribadendo che la libertà di navigazione e il diritto all'assistenza umanitaria costituiscono principi fondamentali del diritto internazionale;

Israele ha invece attaccato la nave in acque internazionali, violando in modo grave e deliberato il diritto internazionale, sequestrando l'imbarcazione e procedendo all'arresto dei componenti dell'equipaggio e dei volontari della missione, in un atto che a giudizio dell'interrogante costituisce una chiara violazione della libertà di navigazione, del diritto umanitario e dei diritti fondamentali delle persone coinvolte;

tale atto ha suscitato indignazione e preoccupazione da parte di numerosi giuristi italiani, tra cui Ugo Mattei, Fabio Marcelli, Domenico Gallo, Luigi Paccione, Fausto Gianelli, e altri, che avevano già diffidato il Governo israeliano dall'intervenire in modo ostile e chiesto a Governi e organizzazioni internazionali di attivarsi per impedire simili abusi —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dell'attacco subito dalla nave *Madleen* da parte delle forze israeliane e dell'arresto dei componenti della missione umanitaria e quali iniziative diplomatiche urgenti i

Ministri abbiano intrapreso o intendano intraprendere per chiedere il rilascio immediato delle persone detenute, la restituzione della nave e il pieno rispetto del diritto umanitario;

se i Ministri interrogati abbiano formalmente condannato l'azione israeliana, alla luce della sua illegittimità giuridica e del suo impatto sui principi fondamentali del diritto internazionale, e se intendano sollevare la questione nelle sedi multilaterali, in particolare presso le Nazioni Unite e l'Unione europea;

se i Ministri interrogati ritengano ancora compatibile con i valori costituzionali e gli obblighi internazionali dell'Italia ogni forma di collaborazione militare con lo Stato di Israele, alla luce di quanto accaduto e dell'evidente violazione della libertà di missione umanitaria e del principio di proporzionalità e legalità dell'uso della forza;

se i Ministri interrogati intendano sostenere e promuovere in sede internazionale la creazione di corridoi umanitari sicuri via mare, riconoscendo e tutelando il ruolo delle missioni civili indipendenti impegnate nel soccorso della popolazione civile palestinese. (4-05229)

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

si apprende da fonti di stampa che la situazione umanitaria nella Striscia di Gaza continua a peggiorare drammaticamente, a causa dell'ostruzione sistematica all'ingresso degli aiuti umanitari da parte delle autorità israeliane, con conseguenze gravissime sulla popolazione civile, che soffre per fame, sete, mancanza di cure mediche e distruzione delle infrastrutture essenziali;

le stesse fonti riferiscono che i palestinesi in arrivo in Italia risultano abbandonati a sé stessi privi di adeguata assistenza e ornamento, in assenza di un effettivo coordinamento tra le istituzioni italiane e le rappresentanze della comunità palestinese;

si segnala inoltre che la gestione degli aiuti umanitari destinati alla Striscia di

Gaza sarebbe affidata esclusivamente al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale italiano e all'ambasciata italiana al Cairo, senza coinvolgimento di organizzazioni palestinesi, e che il progetto « Food for Gaza » non garantirebbe la distribuzione effettiva del cibo alla popolazione civile destinataria;

dal 16 al 19 maggio 2025 si è svolta una missione umanitaria a Rafah promossa da Aoi Arci e Assopace Palestina, cui hanno preso parte parlamentari italiani, eurodeputati, giornalisti, rappresentanti della cooperazione internazionale e accademici, con l'obiettivo di monitorare e testimoniare le condizioni della popolazione civile palestinese e la violazione dei diritti umani in corso —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza delle criticità riportate da fonti di stampa riguardo all'abbandono dei cittadini palestinesi arrivati in Italia e all'assenza di un adeguato supporto da parte delle istituzioni italiane;

quali iniziative siano state intraprese per garantire trasparenza, tracciabilità ed efficacia nella gestione del progetto « Food for Gaza », e se esistano rapporti ufficiali o verifiche indipendenti sull'effettiva distribuzione degli aiuti alla popolazione civile della Striscia;

quali interlocuzioni il Governo abbia attivato per assicurare il coinvolgimento delle organizzazioni palestinesi e dei soggetti umanitari nella pianificazione e attuazione degli interventi di assistenza;

quali misure urgenti intenda adottare per sollecitare, in ambito bilaterale e multilaterale, l'apertura di corridoi umanitari e il cessate il fuoco immediato, al fine di tutelare la popolazione civile e garantire l'accesso agli aiuti essenziali;

quali azioni il Governo italiano intenda promuovere in sede europea e internazionale per sostenere il rispetto del diritto internazionale umanitario e per contribuire alla cessazione delle ostilità nella Striscia di Gaza. (4-05230)

* * *

AGRICOLTURA, SOVRANITÀ ALIMENTARE E FORESTE

Interrogazione a risposta in Commissione:

FORATTINI, MARINO, ROMEO, ANDREA ROSSI e VACCARI. — *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.* — Per sapere — premesso che:

l'allarme siccità è già scattato nelle regioni del Sud. I primi quattro mesi del 2025 sono stati i più caldi di sempre, con 1,47 gradi in più rispetto alla media storica, secondo l'istituto di scienze dell'atmosfera e del clima (Isac) che salgono a +1,50 gradi al Sud;

la situazione è già grave in Puglia, soprattutto nella Capitanata, dove già oggi a causa della mancanza di piogge dei mesi scorsi gli invasi trattengono complessivamente solo 109 milioni di metri cubi, pari al 33 per cento di riempimento, cioè assai meno dei circa 180 milioni, che l'anno scorso, nonostante una distribuzione accorta, riuscirono a garantire acqua per le campagne solo ad inizio estate per poi destinare inevitabilmente le poche risorse rimaste al consumo potabile;

in Sardegna, nella Nurra, si è già dovuto rinunciare alla coltivazione di mais, angurie e meloni a causa della scarsa disponibilità di acqua, ma sono a rischio anche oliveti e vigneti, oltre all'erba medica per gli animali, per la quale è stato garantito solo il primo sfalcio;

anche in Sicilia si rischia un'estate problematica. Le piogge non sono bastate a dare la serenità ai produttori che si ritrovano anche quest'anno a fare i conti con la mancanza di infrastrutture adeguate, con lo spettro di rivivere la situazione del 2024;

in vaste aree della Basilicata agli agricoltori l'acqua per irrigare sta per essere razionata;

in quella che l'interrogante ritiene la distrazione generale del Governo, anche quest'anno ci saranno comunità del nostro Paese costrette a vivere un'estate d'emer-

genza idrica, senza considerare i gravi danni che il comparto agricolo sta già subendo ora —:

quali iniziative di competenza il Ministro interrogato stia assumendo per contrastare l'emergenza idrica che sta interessando le regioni meridionali al fine di garantire la continuità delle aziende agricole durante periodi di siccità. (5-04080)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la campagna dell'uva da tavola a Mazzarrone (CT), uno dei principali areali produttivi d'Italia, è ufficialmente iniziata sotto i migliori auspici;

tuttavia, in un contesto produttivo promettente, l'umore dei viticoltori è tutt'altro che sereno. A preoccupare il comparto non sono le consuete sfide agronomiche, ma una minaccia molto più grave e crescente: quella dei furti in campagna;

pare ci sia stato un aumento e un anticipo dei furti rispetto agli anni scorsi, la situazione sembra essere fuori controllo. I produttori vengono minacciati con ogni mezzo e i ladri agiscono, ormai, anche in pieno giorno;

i criminali, organizzati in vere e proprie bande, entrano nei fondi agricoli, minacciando i dipendenti e costringendo gli imprenditori ad abbandonare le serre durante la raccolta;

si stima che il danno economico sia gravissimo perché non limitato solo alla sottrazione del prodotto, infatti durante i *raid* vengono inoltre divelti pali, tagliati i teli di copertura e compromesse le piante, causando danni permanenti alle strutture produttive;

a rendere il tutto ancora più surreale pare esserci la facilità con cui l'uva rubata finisce nei mercati locali, venduta a prezzi stracciati e spesso con cartelli provocatori: « Uva rubata ». Un chiaro segnale della to-

tale mancanza di timore da parte di chi compie questi atti, in un contesto di scarsa deterrenza legale;

la situazione è divenuta insostenibile ed incresciosa al punto da richiedere una risposta efficace ed urgente da parte di tutte le istituzioni, sia regionali che nazionali, nel tutelare gli agricoltori e reprimere i fenomeni criminali —:

alla luce dei gravi fatti esposti, quali iniziative urgenti di competenza intendano assumere per salvaguardare il comparto dell'uva da tavola siciliana, fiore all'occhiello del *made in Italy* ortofrutticolo, che rischia di essere soffocato non da problemi climatici o di mercato, ma dalla criminalità e dalla paura. (4-05220)

* * *

AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, è un ente di diritto pubblico finalizzato alla ricerca, all'innovazione tecnologica e alla prestazione di servizi avanzati alle imprese, alla pubblica amministrazione e ai cittadini nei settori dell'energia, dell'ambiente e dello sviluppo economico sostenibile (articolo 4 legge 28 dicembre 2015, n. 221);

sin dalla nascita negli anni '60, i suoi punti di forza sono la ricerca applicata, il trasferimento tecnologico e l'assistenza tecnico-scientifica a imprese, associazioni, territori, amministrazioni centrali e locali, anche attraverso collaborazioni con numerosi enti e istituzioni di ricerca nazionali e internazionali;

vigilato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, è il secondo più grande ente di ricerca italiano con oltre 2.200 dipendenti distribuiti su tutto il ter-

ritorio nazionale. Ha un ruolo strategico imprescindibile per le politiche energetiche e ambientali di questo Paese ed è, inoltre, coinvolto nel progetto DTT (che ha comportato l'acquisizione di un mutuo da 250 milioni di euro) il cui obiettivo è contribuire alla progettazione e realizzazione di componenti critiche di quello che sarà il prototipo di reattore a fusione;

dopo più di otto mesi, dal 5 novembre 2024, è di recente approvazione il decreto di nomina dei componenti del consiglio d'amministrazione;

da quanto si apprende dalla stampa, il Ministro avrebbe designato alla guida del Cda Francesca Mariotti, direttrice di Confindustria e attualmente nel consiglio di amministrazione di Saipem, società controllata da Eni e Michele Ennas, ingegnere, e Gian Piero Joime, docente di economia dell'ateneo telematico Marconi e già componente del nucleo tecnico per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dallo scorso anno;

l'interrogante condivide le critiche sulla scelta di tali nomine scaturite dal profilo dei componenti designati di radice politica piuttosto che individuate da un profilo professionale adeguato a promuovere e tutelare l'attività dell'ente;

da quanto emerge dagli articoli pubblicati dalla stampa la Sapiem sarebbe legata all'Eni e si occuperebbe di servizi di ingegneria e costruzione per l'industria del petrolio e del gas. Ennas è un consigliere regionale della Sardegna non rieletto e oggi segretario regionale della Lega e Gian Piero Joime è stato già candidato alle elezioni europee del 2019 con Casapound, formazione di ispirazione neofascista —:

quali siano state le reali motivazioni che avrebbero portato il Ministro interrogato alla nomina del nuovo Cda dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile e in che modo ritenga, in ogni caso, tutelare e promuovere l'attività del secondo più grande ente di ricerca italiano. (5-04082)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazioni a risposta scritta:

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

Roma Capitale ha istituito presso la società «Aequa Roma Spa» uno specifico sportello per la definizione dei procedimenti relativi ad Imu e Tasi dovute per gli impianti sportivi;

l'iniziativa fa seguito alla notifica di oltre settanta comunicazioni di «Contraddittorio Preventivo» recentemente recapitate, ai sensi dell'articolo 6-bis, comma 3, della legge 27 luglio 2000, n. 212, alle strutture sportive comunali quale preludio all'emissione di accertamenti Imu e Tasi relative alle annualità 2019, 2020 e 2021, inclusivi di pesanti sanzioni per omessa dichiarazione e di interessi di mora maturati;

le somme in questione, pur se limitate a sole tre annualità, risultano estremamente onerose (circa 10 milioni di euro) e, qualora fossero confermate, potrebbero compromettere in modo irreversibile la sostenibilità economica della gestione delle strutture sportive e la relativa fornitura del servizio pubblico sportivo ai cittadini romani, oltre a mettere seriamente a rischio il mantenimento del patrimonio immobiliare sportivo di Roma Capitale;

la città di Roma possiede un gran numero di impianti sportivi iscritti come immobili al patrimonio indisponibile dell'Amministrazione capitolina, gestiti, ai sensi del vigente Regolamento approvato con deliberazione dell'assemblea capitolina n. 186/2023, da enti associativi locali e da società e associazioni sportive dilettantistiche che con modalità di gestione e quote di frequenza calmierate riservate ai soci e ai tesserati erogano in concessione, in nome e per conto del Comune di Roma, il servizio pubblico sportivo;

la gestione dei suddetti impianti, nel rispetto dei decreti legislativi n. 38 del 2021

e n. 36 del 2023, si basa sull'applicazione del Piano economico finanziario (Pef) che consente ai gestori, soggetti per legge senza scopo di lucro, di organizzare le attività, procedere alle manutenzioni e pagare le utenze, nonostante a giudizio dell'interrogante suddette somme pretese dall'erario, retroattive e mai considerate nei piani economici, rischino di far saltare gli equilibri finanziari e di innescare un'ondata di ricorsi;

più volte, recentemente, l'equilibrio economico-gestionale di questi impianti è stato messo in difficoltà come avvenuto per la pandemia da COVID-19, per l'aumento dei costi energetici e per il rilevante impatto economico prodotto dalla riforma del lavoro sportivo;

nonostante il suddetto contesto già precario, ma soprattutto in virtù di un complesso e poco chiaro quadro legislativo e giurisprudenziale, i vertici della Divisione entrate della Ragioneria generale di Roma Capitale ricorrendo ad un'interpretazione restrittiva della normativa Imu ritengono di dover considerare i gestori degli impianti sportivi comunali soggetti passivi del tributo, e di dover subordinare l'eventuale esenzione dal medesimo alla presentazione della dichiarazione IMU e della documentazione che attesti l'effettiva natura «non commerciale» delle attività svolte all'interno degli stessi, in assenza delle quali l'importo viene calcolato sulla base della rendita catastale;

gli impianti sportivi comunali, ai sensi del sopra richiamato regolamento capitolino, «fanno parte dei beni del patrimonio indisponibile dell'Amministrazione e sono destinati a uso sociale», pertanto, anche nel solco tracciato da un serie di sentenze (dalla Cassazione al Tar Campania), gli impianti gestiti da soggetti che svolgono un servizio pubblico per conto del Comune sono esenti Imu;

con sentenza numero 17968/2024 la Cassazione ha, infatti, stabilito che alle società sportive dilettantistiche spetta l'esenzione Imu, purché i relativi immobili siano destinati allo svolgimento di attività

« non commerciali ». Inoltre la normativa Imu non si applica laddove si svolgono attività Sportive organizzate, come quelle disciplinate dagli Organismi federali e dagli EPS riconosciuti dal CONI, purché ogni atleta praticante sia regolarmente tesserato, rimarcando definitivamente la funzione sociale dello sport pubblico praticata laddove le attività sono svolte con tariffe comunali e soggette a controlli e dinamiche organizzative —:

se non ritenga di dover adottare iniziative di carattere normativo volte a modificare il quadro legislativo di riferimento al fine di superare i dubbi interpretativi e di risolvere le problematiche connesse alla vicenda esposta in premessa. (4-05212)

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

il 3 giugno 2025 Sic Cgil e Uil Poste hanno proclamato uno sciopero nazionale di Poste Italiane « per rivendicare diritti e salario per le lavoratrici e i lavoratori e per denunciare l'atteggiamento aziendale che, azzerando il confronto e negando il pluralismo, mette in discussione la democrazia stessa nella più grande azienda privata del Paese »;

i segretari generali di Cgil e Uil, Landini e Bombardieri, condividendo le rivendicazioni che hanno portato alla mobilitazione, hanno affermato che: « Desta grande preoccupazione che Poste Italiane, azienda a controllo pubblico e che ambisce a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo economico e sociale del Paese, silenzi il dissenso e cerchi la scorciatoia degli accordi separati per massimizzare i profitti e non dare risposte alle giuste istanze dei lavoratori. Non vorremmo che questa fosse una strategia per preparare l'ulteriore privatizzazione di Poste annunciata dal Governo, e da noi sempre contrastata »;

è condivisa dall'interrogante l'affermazione che il ruolo e la storia di Poste Italiane impongano alla dirigenza azien-

dale di tutelare non solo gli interessi degli azionisti e che agli ottimi risultati economici del gruppo debbano corrispondere migliori condizioni di lavoro e salariali per i lavoratori di Poste, che contribuiscono in maniera determinante al raggiungimento di quei risultati;

è urgente quindi procedere alla stabilizzazione dei lavoratori precari e prevedere maggiori investimenti per la formazione del personale e per la sicurezza nei luoghi di lavoro, sia per il personale diretto che per i lavoratori degli appalti;

è inoltre necessario bloccare la chiusura indiscriminata degli sportelli postali che, soprattutto nelle aree interne e nelle periferie del nostro Paese, sta privando i cittadini, spesso i più fragili, di un presidio che garantisce l'accesso a servizi imprescindibili —:

se il Governo abbia effettivamente intenzione di vendere un'ulteriore quota azionaria di Poste Italiane e quali iniziative di competenza i Ministri interrogati intendano assumere affinché la dirigenza di Poste Italiane si impegni per un miglioramento complessivo delle condizioni di lavoro, di salario e di sicurezza dei suoi dipendenti, per la stabilizzazione dei lavoratori precari e per il mantenimento degli sportelli postali anche nei piccoli comuni periferici del Paese. (4-05214)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il 21enne Oumar Dia è deceduto il 26 ottobre 2023 all'ospedale di Rozzano (Milano), dove era stato trasportato dal carcere di Opera-Milano, presso il quale era detenuto;

Oumar precedentemente si trovava nella casa circondariale di Bergamo, da cui

era stato trasferito per comportamenti problematici e gesti di autolesionismo;

il giovane aveva già manifestato in precedenza atteggiamenti a rischio ed era stato sottoposto a test di valutazione del rischio suicidario, il cui esito inizialmente era stato classificato come « basso », poi innalzato a « medio »;

come affermato dallo stesso Ministro in Commissione giustizia il 15 novembre 2023 « sin dall'ingresso presso la Casa di reclusione di Milano Opera, Oumar Dia è stato preso in carico dagli operatori penitenziari, con sottoposizione a provvedimento di *Ila* (Intensificazione livello di attenzione) con monitoraggio multidisciplinare » a causa del riconoscimento di un quadro psicologico critico;

da quanto appreso dalla comunicazione del comandante di reparto della casa di reclusione di Milano Opera al Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, nucleo investigativo regionale per la Lombardia, risulta che « non ci sono immagini dei filmati registrati sugli impianti di videosorveglianza, in quanto dopo i termini tecnici di permanenza al *server* – di circa una settimana, come disciplinato dalla normativa vigente – i filmati vengono riscritti dalle nuove immagini » fatto che l'interrogante ha sottoposto all'attenzione del Ministero con interrogazione n. 4-02334 del 14 febbraio 2024;

con ordinanza del 28 maggio 2025 il Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Milano ha rigettato la richiesta di archiviazione presentata dalla procura, rilevando la sussistenza di elementi meritevoli di approfondimento investigativo, tra cui: la verifica dell'effettiva attivazione e rispetto del protocollo di vigilanza per i soggetti a rischio; l'accertamento sull'uso e l'introduzione di strumenti potenzialmente lesivi (corda); l'analisi tossicologica sul corpo del defunto, per verificare l'assunzione di farmaci prescritti o altre sostanze e soprattutto la verifica della mancata vigilanza, nonostante il regime a cui il detenuto era formalmente sottoposto;

nonostante il detenuto fosse sottoposto a regime *Ila*, sorgono dubbi sull'applicazione del protocollo –:

se il Ministro interrogato intenda chiarire se esista un solo protocollo *Ila* applicabile a livello nazionale oppure se ogni struttura possa definirne uno, se sia a conoscenza di quale sia stato il protocollo *Ila* applicato nella casa circondariale di Opera-Milano nei confronti di Oumar Dia, nonché se intenda promuovere, per quanto di competenza, un'approfondita verifica circa l'applicazione del protocollo nella vicenda che ha portato alla morte di Oumar Dia.

(4-05217)

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

a causa del sovraffollamento, a quel che risulta all'interrogante, sono sempre più frequenti i cosiddetti « sfollamenti » delle persone detenute da un carcere all'altro;

questo tipo di trasferimenti crea notevole disagio nella popolazione detenuta per una serie di motivi che così si possono riassumere: 1) spesso tali spostamenti comportano l'essere allocati in istituti il cui sovraffollamento è comunque superiore a quello medio nazionale che è del 134 per cento; 2) sovente le persone detenute sono trasferite in istituti più lontani dal luogo della loro dimora o da quella della loro famiglia ovvero dal loro centro di riferimento sociale, contravvenendo così l'amministrazione penitenziaria a quanto stabilito dall'articolo 42, comma 2, della legge sull'ordinamento penitenziario; 3) spesso in questi « sfollamenti » improvvisi i detenuti non possono portare con loro tutto il bagaglio personale e almeno parte del loro peculio, così come non è sempre assicurata, nella nuova allocazione, la possibilità immediata di avvisare telefonicamente i propri familiari dell'avvenuto trasferimento; 4) nell'istituto di nuova allocazione le persone detenute sono costrette a ripresentare tutte le istanze per accedere alle telefonate e ai colloqui già autorizzati nell'istituto di provenienza; 5) per accedere al lavoro, la persona detenuta dovrà entrare a far parte

delle nuove graduatorie e aspettare così molti mesi prima di poter lavorare anche se prestava la sua opera nell'istituto di provenienza; 6) il detenuto sfollato dovrà ricominciare da capo il percorso trattamentale già iniziato nel carcere di provenienza per rapportarsi con il nuovo *staff* giuridico-pedagogico; 7) anche con l'area sanitaria, le persone detenute sfollate dovranno ricominciare tutto da capo perché solo raramente la cartella clinica segue il detenuto; 8) a quanto risulta all'interrogante, mai viene consegnato al detenuto il « regolamento d'istituto » per conoscere le nuove regole da seguire, né tantomeno l'opuscolo contenente i « diritti e i doveri » della persona detenuta —:

quanti « sfollamenti » siano stati eseguiti nel corso dell'anno 2024 e in questi primi mesi del 2025 e quante persone detenute abbiano riguardato;

quanti « sfollamenti » siano stati eseguiti dai provveditorati regionali, dettagliati per ciascuno degli 11 provveditorati, e quante persone detenute abbiano riguardato; se ci siano stati « sfollamenti » a livello nazionale decisi centralmente dall'amministrazione penitenziaria e, nel caso, quanti siano stati e quante persone detenute abbiano riguardato;

come intenda intervenire per contrastare il notevole disagio che gli « sfollamenti » creano nella popolazione detenuta;

quanto ai trasferimenti in generale, quanti siano stati (e quante persone detenute abbiano riguardato) nell'anno 2024 e in questi primi mesi del 2025 i trasferimenti per « esigenze di giustizia » o per « ordine e sicurezza » o per « motivi di salute » o per « motivi familiari » o per « ragioni di studio e formazione » o per « ragioni di lavoro ». (4-05223)

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

il 1° luglio 2021 la giunta regionale siciliana ha attivato le procedure di concorso per il potenziamento del personale dei Centri per l'impiego;

il 23 dicembre 2021 è stato bandito un concorso pubblico per titoli ed esami per l'assunzione di 487 unità di personale a tempo pieno e indeterminato (categoria C) per il potenziamento dei Centri per l'impiego in Sicilia. In particolare, erano previste 176 unità per il profilo di istruttore amministrativo contabile (CPI-IAC) e 311 per il profilo di istruttore operatore del mercato del lavoro (CPI-OML);

le prove scritte, organizzate con la collaborazione del Formez, si sono svolte nel maggio 2022 e vi hanno partecipato circa 25.000 candidati. Successivamente, una commissione designata dalla Regione Siciliana ha attribuito i punteggi relativi ai titoli dei candidati risultati idonei. Con due distinti decreti sono state approvate le graduatorie e proclamati i vincitori;

l'operato della commissione è stato tuttavia oggetto di numerosi ricorsi al TAR, tanto che il 26 aprile 2023 la Regione Siciliana ha pubblicato due avvisi pubblici per comunicare l'avvio del procedimento di annullamento delle due graduatorie e la convocazione della medesima commissione, incaricata di riesaminare i titoli dei candidati idonei;

il 21 luglio 2023 la Regione Siciliana ha disposto l'annullamento delle due graduatorie e il 25 luglio successivo ha approvato le nuove: per quanto riguarda il profilo CPI-IAC (decreto del dirigente generale n. 3247), la graduatoria è composta da 1.622 candidati (176 vincitori e 1.446 idonei), mentre per il profilo CPI-OML (decreto del dirigente generale n. 3248) la graduatoria conta complessivamente 955 candidati (311 vincitori e 644 idonei);

risulta all'interrogante che, per quanto concerne la graduatoria CPI-IAC, gli scorimenti siano stati effettuati fino alla posizione n. 441, e che il Ministero della giustizia necessiti di personale con mansioni assimilabili a quelle di istruttore amministrativo contabile;

nel Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2025-2027, a pagina 32, si legge, che « il turnover mostra vacanze della dotazione organica pari a 15.158, con un

trend rispetto agli anni passati in crescita e non in diminuzione (...) anche a causa degli elevati livelli di turnover, che riportano una media di 1.700 cessazioni l'anno, in crescita per il 2025 e 2026. Occorrerebbe, pertanto, pianificare assunzioni per oltre un quarto rispetto alle effettive vacanze per provare a colmare il vuoto nell'organico (...) »;

la stipula di apposite convenzioni tra la Regione Siciliana e il Ministero della giustizia potrebbe contribuire concretamente a ridurre il *deficit* di personale sopra evidenziato nel Piao —:

se il Ministro interrogato intenda attivarsi, per quanto di competenza, al fine di favorire la stipula delle suddette convenzioni, così da utilizzare personale già selezionato e immediatamente disponibile.

(4-05226)

GHIO, PANDOLFO, PASTORINO, SER-RACCHIANI, GIANASSI, DI BIASE, VACCARI, LAI, MARINO, FERRARI, MANZI, ANDREA ROSSI, GIRELLI, EVI, ROGGIANI, SCARPA e FILIPPIN. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il carcere di Marassi a Genova è da tempo oggetto di segnalazioni relative a situazioni di sovraffollamento, carenza di personale e criticità organizzative, più volte denunciate anche dagli operatori e dalle organizzazioni sindacali di categoria;

nei giorni scorsi si è verificato un episodio gravissimo, oggetto di indagini da parte della Procura di Genova e di verifiche interne avviate dal Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria (Dap), riguardante un giovane detenuto di 18 anni, alla prima esperienza detentiva, che, secondo le denunce, sarebbe stato sequestrato, seviziato e violentato da altri detenuti per un periodo di almeno due giorni;

l'episodio ha determinato una rivolta all'interno della struttura carceraria, con momenti di grave tensione e disordini, culminati nell'occupazione di parti della struttura e in atti di danneggiamento, mentre due agenti di polizia penitenziaria sono

rimasti feriti durante le operazioni di contenimento;

il giovane detenuto è stato sottoposto a sevizie e violenze, compreso l'utilizzo di strumenti tatuanti illegali per sfigurarne il volto, come confermato dagli accertamenti sanitari;

il carcere di Marassi ospita attualmente circa 676 detenuti a fronte di una capienza regolamentare di 550 posti, con un tasso di sovraffollamento che si aggira stabilmente intorno al 130 per cento;

il personale della polizia penitenziaria è sotto organico in modo grave e strutturale: nel solo ruolo dei sovrintendenti si registra una carenza del 48 per cento, con turni spesso insufficienti a garantire una vigilanza adeguata, soprattutto nei giorni festivi;

tale contesto ha contribuito a rendere possibile l'episodio gravissimo verificatosi, che evidenzia falle inaccettabili nei protocolli di controllo e nella tutela dei diritti fondamentali dei detenuti, in violazione dell'articolo 27 della Costituzione;

a quanto consta all'interrogante nonostante le dichiarazioni di avvio delle verifiche da parte del Ministero, ad oggi non risulta sia stato predisposto un piano straordinario di intervento per garantire il ripristino della sicurezza e della dignità all'interno della struttura;

a giudizio dell'interrogante appare grave e inaccettabile che, a fronte di una simile violazione, il sottosegretario delegato al comparto penitenziario non abbia ancora fornito pubblicamente spiegazioni e impegni concreti e che il Governo non si sia ancora mobilitato per chiarire quanto accaduto —:

se il Ministro non ritenga urgente, nel pieno rispetto dell'azione della magistratura, adottare le immediate iniziative di competenza volte a fare piena luce sui fatti esposti in premessa, al fine di individuare le eventuali responsabilità amministrative, nonché quali iniziative di competenza siano state intraprese al fine di garantire il recupero psico fisico del detenuto vittima

delle gravissime violenze e lesioni permanenti avvenute nel Carcere di Marassi, nonché quali siano gli interventi urgenti che intenda adottare al fine di intervenire sulle criticità che investono il carcere di Marassi, in termini di sovraffollamento e di carenza di personale. (4-05231)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere – premesso che:

da più di cinquant'anni i cittadini siciliani attendono il completamento di un'opera infrastrutturale fondamentale per i collegamenti su strada della Sicilia sud-orientale, ovvero l'autostrada Siracusa-Gela;

con delibera Cipess del 15 febbraio 2022 venivano assegnate risorse FSC 2021-2027 al Ministero delle infrastrutture per un importo complessivo di 4.680,085 milioni di euro, figurando tra gli interventi finanziati l'autostrada Siracusa-Gela, per il cui tratto Modica-Scicli si assegnava un importo di 350 milioni di euro, con progettazione esecutiva in corso;

i continui ritardi, anche nel sistemare e mantenere tratti già aperti da decenni nel frattempo deteriorati, e la scarsità degli investimenti hanno portato ad aprile 2023 l'interpellante, in sede di esame di un provvedimento, a presentare un ordine del giorno, accolto dal Governo come raccomandazione, nel quale si chiedeva al Governo di impegnarsi ad ogni azione possibile per monitorare e velocizzare i lavori di completamento dell'autostrada Siracusa-Gela, provvedendo altresì a stanziare i necessari ulteriori finanziamenti;

vista l'inerzia del Governo, nonostante l'accoglimento del suddetto ordine del giorno come raccomandazione, ad ottobre 2023 sempre l'interpellante ha presentato un'in-

terrogazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per sapere lo stato dell'arte dell'opera, chiedendo di rendere noto il relativo cronoprogramma, e quali stanziamenti erano stati o sarebbero stati ad essa assegnati;

un ulteriore atto di sindacato ispettivo è stato poi indirizzato a gennaio 2024 al titolare del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito della notizia di una nuova battuta di arresto dei lavori dell'autostrada, a causa del definanziamento da parte del Cipess del tratto Modica-Scicli, per il cui completamento sarebbero occorsi ulteriori 100-150 milioni (a fronte dei 350 disponibili per indire la relativa gara). In quell'occasione si chiese al Ministro quando e se avrebbe integrato il quanto necessario per l'esecuzione del citato tratto;

la preoccupazione e il conseguente sollecito al Governo nel provvedere alla suddetta integrazione derivava e deriva anche dalla riduzione in legge di bilancio 2025 da parte dell'esecutivo di risorse dal fondo di sviluppo e coesione. Si parla di una vera e propria sottrazione di 1,3 miliardi di euro alla Sicilia e 300 milioni di euro alla Calabria, per destinarli alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, un'opera che senza un adeguato sistema infrastrutturale dei trasporti a livello regionale, risulta essere, a giudizio dell'interpellante, solo una cattedrale nel deserto, oltre che uno spreco di denaro;

peraltro nell'ambito di una seduta aperta del consiglio comunale di Scicli nel mese di febbraio 2024 avente ad oggetto il finanziamento del tratto Modica-Scicli, l'assessore regionale alle infrastrutture, dichiarava l'impegno di finanziamento di quell'ulteriore pezzo dell'autostrada, senza indicare tuttavia la specifica copertura;

nelle more di questi mesi in cui sono stati bloccati i finanziamenti, le spese necessarie per il tratto stradale Modica-Scicli sono fortemente aumentate. Dagli iniziali 350 milioni, la nuova stima da parte del consorzio autostrade siciliane (Cas) si attesterebbe a 640 milioni di euro, probabilmente a causa dell'incremento dei costi dei

materiali e delle opere edili, nonché di una maggiore complessità dell'intervento rispetto alle stime iniziali —:

se il Ministro interpellato, vista l'importanza per la viabilità della Sicilia orientale dell'opera autostradale Siracusa/Gela nel suo intero, compreso il tratto Modica/Scicli, il cui completamento è stato rinviato da ormai troppo tempo e visti i gravi disagi nei collegamenti e negli spostamenti in questa parte regionale, con ovvi e conseguenti effetti sull'economia, sul turismo e sulla vita dei cittadini e delle imprese, non ritenga di assumere immediate e non più prorogabili iniziative di competenza per finanziare questo tratto, monitorando nel contempo la concreta attuazione dell'intero intervento edilizio, al fine di evitare ulteriori e inaccettabili ritardi.

(2-00633)

« Scerra ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

la SS 7 Ferrandina-Matera è una delle arterie più importanti della intera regione ed ha una valenza strategica per il collegamento verso Bari;

quotidianamente suddetta strada viene percorsa da migliaia di autoveicoli e mezzi pesanti;

soprattutto nelle ore di punta proprio per la mole del traffico veicolare si creano lunghissime code;

la presenza di cantieri, in particolare quello del ponte sul fiume Basento, nei pressi dello svincolo per la SS 407 Basentana, regolato con semaforo in entrambe le direzioni, quello nei pressi dello svincolo per Matera sud e ora la criticità registrata nei pressi del distributore di carburante in direzione Bari, stanno determinando gravi difficoltà alla circolazione veicolare;

la provincia di Matera ha sollecitato un intervento di Governo e regione per l'adeguamento della SS 7 e la realizzazione

del raddoppio portandola a 4 corsie, due per ogni direzione di marcia;

la citata proposta rappresenterebbe la soluzione per rendere più sicura questa arteria e consentire una maggiore e migliore mobilità per i cittadini che per motivi di lavoro, studio, sanitari la percorrono quotidianamente —:

quale sia la previsione di ultimazione dei lavori in essere, per quanto riguarda i cantieri citati in premessa e quali iniziative opportune il Ministro interpellato, per quanto di competenza, intenda attivare al fine di poter realizzare il raddoppio della SS 7 Ferrandina-Matera. (5-04081)

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

la regolamentazione e l'utilizzo degli *autovelox* ha originato, ormai da tempo, un confronto istituzionale tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Associazione nazionale comuni italiani, confronto che, finora, non ha prodotto soluzioni definitive né chiarimenti normativi adeguati;

da oltre due anni si susseguono annunci riguardanti l'adozione di decreti attuativi in materia, l'ultimo dei quali risulta essere stato trasmesso alla Commissione europea per la notifica, salvo essere ritirato dopo pochi giorni, determinando incertezza circa l'indirizzo normativo del Governo;

il ritiro appare all'interrogante ancor più sorprendente, considerato che la problematica è oggetto di studio da parte del Ministero da almeno due anni e che una disciplina in merito avrebbe potuto trovare adeguato collocamento nell'ambito del nuovo codice della strada, la cui entrata in vigore è avvenuta nel corso dell'anno corrente;

a causa dell'assenza di una cornice normativa chiara, numerosi comuni italiani si trovano attualmente in una situazione di sostanziale vuoto normativo, con effetti rilevanti, quali lo spegnimento di dispositivi regolarmente autorizzati dal Ministero tramite decreti tuttora vigenti;

inoltre, con l'ordinanza n. 1332/2025, pubblicata il 14 maggio 2025, la Corte di cassazione, ribadendo l'orientamento già espresso nelle ordinanze n. 10505/2024 e n. 20913/2024, ha ulteriormente consolidato la linea interpretativa secondo cui l'omologazione dell'*autovelox* è condizione necessaria per la legittimità delle sanzioni. Di qui la rilevata nullità di ben 13 verbali di accertamento e la revoca della decurtazione dei punti inflitta a un automobilista che aveva superato i limiti, 13 volte;

risulta che sulla rete autostradale italiana siano installati sistemi di controllo della velocità (*Tutor*) su 200 tratte, per un'estensione complessiva di circa 1.940 chilometri;

in data 20 giugno 2024, il Ministero ha approvato il sistema « Tutor 3.0 », prodotto dalla società *Movyon s.p.a.*, controllata da *Autostrade per l'Italia s.p.a.*: tale approvazione risulta successiva all'ordinanza della Corte di cassazione, depositata in data 18 aprile 2024, che ha sancito la necessità dell'omologazione dei dispositivi, rendendo pertanto dubbia la legittimità dell'approvazione stessa;

ad oggi, solo 26 delle 200 tratte risultano dotate del sistema Tutor 3.0, mentre le restanti 174 sono ancora monitorate tramite *autovelox* con il sistema precedente denominato « *Sicve* », approvato con decreto ministeriale del 16 marzo 2016, ma anch'essi non omologati;

secondo i dati ufficiali della Polizia di Stato, autorità competente per l'accertamento delle violazioni in ambito autostradale ai sensi dell'articolo 12 del codice della strada, dal 1° gennaio al 22 dicembre 2024 sono state accertate 315.909 infrazioni per eccesso di velocità mediante l'utilizzo del sistema *Sicve-Tutor* —:

se sia vero che il Ministro abbia proceduto all'approvazione del sistema Tutor 3.0 in data successiva alla decisione della Corte di cassazione del 18 aprile 2024, nonostante fosse pienamente a conoscenza dell'obbligo di omologazione dei dispositivi

di rilevamento automatico della velocità e, nel caso, per quale ragione. (5-04083)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il tratto ferroviario Benevento-Valle Caudina, parte della linea storica Benevento-Napoli, attraversando le province di Napoli, Benevento e Caserta, rappresenta un collegamento strategico per i territori dell'entroterra campano e sannita, contribuendo alla mobilità locale e all'integrazione delle aree interne con i poli urbani principali;

tale linea ha svolto negli anni un ruolo fondamentale per pendolari, studenti e lavoratori, offrendo un servizio pubblico essenziale in zone a forte rischio di spopolamento;

negli ultimi anni il servizio ferroviario lungo questa tratta è stato sospeso per lavori di ammodernamento e adeguamento infrastrutturale, tra cui l'elettrificazione della linea, il miglioramento della sicurezza e l'ammodernamento delle stazioni;

allo stato attuale i lavori risultano in ritardo rispetto al cronoprogramma inizialmente annunciato e, nel contempo, la prolungata sospensione del servizio ferroviario della tratta ha aggravato le difficoltà di mobilità per i residenti, costretti a ricorrere a mezzi alternativi più lenti, costosi e inquinanti;

mancano informazioni chiare e trasparenti circa lo stato di avanzamento delle opere, la data di completamento e la ripresa del servizio ferroviario;

la riattivazione del tratto ferroviario è fondamentale per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, ma anche per favorire lo sviluppo socio-economico dell'area e per promuovere una mobilità sostenibile —:

se, alla luce di quanto descritto in premessa, il Ministro interrogato non ritenga opportuno procedere alla convocazione, in tempi brevi, di un tavolo istitu-

zionale tra il Ministero e la stessa regione Campania, al fine di fornire chiarimenti sullo stato di avanzamento dei lavori, la data stimata per la conclusione degli stessi e la riattivazione del servizio ferroviario.

(4-05213)

ASCARI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato da un'inchiesta congiunta dei media *Disclose* (Francia) e *The Ditch* (Irlanda), pubblicata il 6 giugno 2025 e rilanciata da fonti italiane tra cui *L'Indipendente*, il cargo Contship Era, battente bandiera israeliana, trasporterebbe pezzi di ricambio per mitragliatrici destinati all'esercito israeliano, prodotti dall'azienda francese Eurolinks per la Israel Military Industries;

il sindacato francese Cgt des dockers del porto di Fos-sur-Mer (Marsiglia) ha bloccato il carico rifiutando di procedere allo sbarco del materiale bellico, dichiarando la volontà di « non partecipare al genocidio in corso »;

secondo le stesse fonti, il cargo Contship Era dovrebbe successivamente attraccare nei porti italiani di Genova e Salerno;

il Collettivo autonomo lavoratori portuali (Calp) di Genova ha annunciato un presidio e un'azione di opposizione all'attracco del cargo, denunciando il coinvolgimento dei porti italiani nel transito di materiali bellici e promuovendo lo sciopero generale del 20 giugno 2025 contro l'economia di guerra, con lo slogan « disarmiamoli »;

è noto che il commercio e il transito di materiali di armamento è disciplinato dalla legge n. 185 del 1990, che impone criteri di trasparenza, controllo parlamentare e, in particolare, il divieto di esportazioni verso Paesi in stato di conflitto armato o che violino gravemente i diritti umani;

la situazione in Medio Oriente, in particolare nei territori palestinesi, è oggetto di gravi e documentate violazioni del diritto internazionale umanitario, come denunciato da numerose organizzazioni internazionali e agenzie delle Nazioni Unite —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza del carico trasportato dal cargo Contship Era, della sua natura e della destinazione finale dei materiali bellici;

se sia stato autorizzato dalle autorità italiane l'attracco nei porti di Genova e Salerno del suddetto cargo e, in caso affermativo, con quali modalità e controlli;

se sia stata verificata la conformità del trasporto in questione con la legge n. 185 del 1990, in particolare con riferimento al rispetto dei divieti di cui agli articoli 1 e 6 della legge medesima;

se i Ministri interrogati intendano sospendere l'autorizzazione all'attracco del cargo Contship Era nei porti italiani, anche in via precauzionale, in attesa di accertamenti;

quali iniziative di competenza si intendano adottare per garantire che i porti italiani non siano utilizzati come piattaforme logistiche per traffici di armamenti diretti verso teatri di guerra o destinati a soggetti coinvolti in gravi violazioni dei diritti umani;

se i Ministri intendano fornire chiarimenti al Parlamento in merito a questa vicenda, in considerazione dei principi di trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di esportazione di armamenti. (4-05222)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

secondo alcune ricostruzioni di stampa e comunicazioni delle organizzazioni sin-

dacali, presso la questura di Gorizia si registrerebbe una situazione di eccezionale gravità dovuta alla mancanza di adeguate risorse finanziarie per il pagamento in anticipo delle spese di missione;

secondo quanto riportato, infatti, il fondo missioni risulta azzerato e le risorse disponibili non consentono di rispondere alle richieste dei dipendenti della questura, costretti quindi a pagare personalmente le trasferte anche quando particolarmente onerose e prolungate, senza avere alcuna garanzia sui tempi circa il successivo rimborso;

ad aggravare questa situazione ci sarebbero significativi debiti da parte della questura verso alcune strutture alberghiere e più in generale cronici ritardi nella gestione dei pagamenti;

quanto fin qui rappresentato rende impossibile garantire i servizi più essenziali, peraltro in un territorio delicato e di frontiera come quello goriziano;

si rende quindi necessario un intervento urgente affinché siano sanati i debiti fin qui registrati e si liberino maggiori risorse economiche in favore della questura di Gorizia al fine di consentire il pagamento delle spese di trasferta del personale —:

se il Ministro sia a conoscenza delle difficoltà registrate alla questura di Gorizia circa la situazione debitoria e l'asserita impossibilità di pagare le spese di missione per il personale, e se registri una carenza di risorse economiche anche in altre sedi decentrate;

se le risorse oggi assegnate al dipartimento per le spese di trasferta nelle sedi decentrate risultino essere sufficienti o se ritenga sarebbero necessarie risorse aggiuntive anche al fine di poter saldare i debiti citati in premessa e rimborsare le spese di trasferta finora anticipate direttamente dal personale. (4-05219)

BENZONI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa, al Ministro delle in-*

frastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il Lago di Como rappresenta una delle principali attrazioni turistiche della Lombardia e un importante snodo per la navigazione da diporto e commerciale, con un incremento significativo del traffico nautico nei mesi estivi;

la presenza di una rappresentanza permanente della Guardia Costiera sul lago è stata a lungo oggetto di discussione, ad evidenza della necessità di potenziare la sicurezza e i controlli sulle acque interne in particolare per prevenire incidenti e garantire il rispetto delle normative in materia di navigazione;

attualmente, la vigilanza è assicurata da diversi corpi militari, tra cui la Guardia di finanza, i carabinieri, la polizia di Stato, la polizia provinciale e la guardia costiera ausiliaria regionale, con almeno due mezzi operativi. A quanto consta all'interrogante tuttavia, permane una mancanza di coordinamento tra le forze in campo, con il rischio di sovrapposizioni oppure di lacune operative, specialmente in periodi di elevata affluenza turistica e traffico lacuale;

recentemente, è stata istituita una stazione della guardia costiera a Menaggio presso l'Autorità di bacino con un impegno stimato di circa 70 ore durante la stagione estiva, equivalenti a tre uscite giornaliere, evidentemente non sufficienti ad assicurare la necessaria vigilanza nel periodo turisticamente più intenso;

di fatti, nonostante questa iniziativa, permangono criticità legate all'efficacia dell'attività di controllo e alla necessità di una razionalizzazione dei servizi esistenti, nell'intenzione che si eviti, al contempo il proliferare di operatori con competenze e regolamentazioni non adeguatamente armonizzate —:

quali iniziative per quanto di competenza, intendano adottare per potenziare in modo strutturale la presenza della guardia costiera sul Lago di Como, valutando l'istituzione di un presidio permanente per il controllo della navigazione e la sicurezza

dei diportisti, al fine di garantire un coordinamento efficace tra le forze attualmente operanti sul lago, nonché per sostenere una revisione della normativa in materia di sicurezza della navigazione interna, al fine di adeguarle alle attuali esigenze operative e di prevenzione degli incidenti.

(4-05225)

* * *

ISTRUZIONE E MERITO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la determinazione del calendario scolastico ed il suo adattamento da parte delle istituzioni scolastiche seguono norme chiare e consolidate;

il decreto legislativo n. 297 del 1994, all'articolo 74, fornisce la cornice normativa sulla quale si muovono le regioni e le scuole, stabilendo che l'anno scolastico inizia il 1° settembre e termina il 31 agosto, che le attività didattiche, comprensive anche degli scrutini e degli esami, e quelle di aggiornamento, si svolgono nel periodo compreso tra il 1° settembre ed il 30 giugno con eventuale conclusione nel mese di luglio degli esami di maturità e che allo svolgimento delle lezioni sono assegnati almeno 200 giorni. I commi 5 e 7 di tale articolo chiariscono che il Ministro dell'istruzione, sentito il Consiglio superiore della pubblica istruzione, determina, con propria ordinanza, il termine delle attività didattiche e delle lezioni, le scadenze per le valutazioni periodiche ed il calendario delle festività e degli esami. Il direttore dell'ufficio scolastico regionale, sentiti la regione ed i consigli scolastici provinciali, determina la data di inizio delle lezioni ed il calendario relativo al loro svolgimento, nel rispetto del disposto dei precedenti commi;

inoltre, l'articolo 10 comma 3 lettera c), attribuisce al consiglio di istituto la deliberazione sull'adattamento del calenda-

rio scolastico alle specifiche esigenze ambientali;

le regioni determinano il calendario scolastico nell'esercizio delle funzioni amministrative alle stesse delegate ai sensi dell'articolo 118, secondo comma, della Costituzione e a norma dell'articolo 138, comma 1, lettera d), del decreto legislativo n. 112 del 1998, nei limiti del monte ore annuale previsto per le singole discipline e attività obbligatorie della normativa nazionale. Le regioni fissano la data d'inizio e il termine delle lezioni, le vacanze nei periodi natalizio e pasquale, eventuali altri giorni di sospensione;

le regioni comunicano alle istituzioni scolastiche i punti fermi del calendario dell'anno scolastico relativo, chiedendo loro di trasmettere gli adattamenti che approveranno;

è consolidata ormai la prassi, con l'adozione di delibere di giunta regionale « permanenti », della predisposizione di « Linee guida » per la determinazione dei calendari per tutti gli anni scolastici per le scuole di ogni ordine e grado che hanno sede nella regione;

nel rispetto delle funzioni in materia di determinazione del calendario scolastico esercitate dalle regioni, le istituzioni scolastiche stabiliscono gli adattamenti del calendario con delibera del consiglio di Istituto espressamente motivata, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 241 del 1990, alla quale si applica quanto disposto dall'articolo 14, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica n. 275 del 1999;

sulla testata *Reggionline* del 3 giugno 2025 è stato pubblicato l'articolo « Sui banchi fino a fine giugno: scettico il mondo della scuola », nel quale si enuncia un ipotetico progetto a cui starebbe lavorando l'assessore all'istruzione della regione Emilia-Romagna Isabella Conti, che dall'anno scolastico 2026/2027 farebbe stare aperte le scuole fino a fine giugno, con una pausa almeno di una settimana a febbraio;

rispetto a tale proposta sono sorte molte critiche e contrarietà da parte di

ragazzi, genitori e dirigenti scolastici che mettono in evidenza lo sforzo che già ora sopportano gli alunni nell'arrivare molto stanchi a fine maggio e non avrebbero la tenuta per prolungare le lezioni fino a fine giugno —:

se sia a conoscenza dell'intento della regione Emilia-Romagna di proporre agli istituti scolastici regionali il termine delle lezioni a fine giugno e se non intenda, per quanto di competenza, adoperarsi affinché sia assicurata sul territorio nazionale la coerenza e la conformità con il quadro normativo sopra richiamato. (4-05232)

FURFARO. — *Al Ministro dell'istruzione e del merito, al Ministro dell'interno, al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Pistoia ha partecipato in veste istituzionale, addirittura offrendo la Sala maggiore del Palazzo comunale, alla iniziativa — conferenza del prossimo 7 giugno 2025 organizzata dai Pro Vita e Famiglia per la presentazione della « Guida pratica per fermare l'ideologia *gender* dentro (e fuori) le scuole »;

questi solo alcuni passaggi, a giudizio dell'interrogante del tutto destituiti di qualunque fondamento, della piattaforma dell'evento: « Le scuole italiane sono diventate veri e propri laboratori ideologici LGBTQ+. A oltre due anni dall'insediamento del Governo Meloni, continuano a moltiplicarsi i casi di indottrinamento arcobaleno nelle scuole: dalla proliferazione della carriera *alias* alle favole con personaggi LGBTQ+, corsi di formazione *gender* per docenti e operatori scolastici, bambini e ragazzi vengono continuamente esposti a contenuti ideologici spacciati per corsi educativi che confondono la loro identità, fino a far credere loro che sia possibile “nascere nel corpo sbagliato” »;

l'iniziativa è incentrata sulla « difesa » dei figli dalla « ideologia *gender* », inducendo genitori a credere che con l'educazione alla affettività e al rispetto delle differenze si avvierebbero i bambini a una sessualità perversa, si insegnerà ai bambini

a essere bambine, e alle bambine a essere bambini, e agli uni e alle altre a « diventare » omosessuali, secondo i presunti dettami della propaganda *gender*;

la paura e il disgusto rappresentano, come spiega la filosofa Martha Nussbaum (Disgusto e Umanità) « la cinghia di trasmissione argomentativa che produce, di volta in volta (ma di solito tutti insieme), xenofobia, razzismo, antisemitismo, misoginia, omofobia, transfobia » —:

se i Ministri interrogati non ritengano di adottare iniziative di competenza, anche di carattere normativo, volte a scongiurare il verificarsi di situazioni — quali quella della compartecipazione del comune di Pistoia alla iniziativa di cui in premessa — che esponano i comuni stessi e i loro cittadini al rischio di avvalorare e legittimare posizioni estremiste, discriminatorie, antiscientifiche nonché potenzialmente lesive dell'autonomia scolastica. (4-05233)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

le lavoratrici e i lavoratori della Manifattura San Maurizio di Reggio Emilia, parte del gruppo *Max Mara*, attraverso la Flctem Cgil hanno proclamato uno sciopero per rivendicare condizioni di lavoro giuste e rispettose dei loro diritti, denunciando insulti, controlli oppressivi, ritmi di lavoro estenuanti e il ricorso a retribuzioni a cottimo;

la lotta per salari dignitosi, sicurezza sul lavoro e tutele sindacali è cruciale in un settore strategico come quello della moda, dove troppo spesso le logiche di profitto vengono anteposte al benessere di chi contribuisce alla crescita e al successo delle aziende;

Max Mara, un marchio di prestigio internazionale, non può e non deve esimersi dal garantire il riconoscimento del valore e della dignità di chi opera all'interno della sua filiera produttiva;

le lavoratrici e i lavoratori della Manifattura San Maurizio hanno denunciato e reso nota una realtà fatta di pressioni sui corpi delle donne: non a caso le lavoratrici vessate hanno trovato il pieno sostegno dei lavoratori nel denunciare condizioni di lavoro lesive della dignità personale di ciascuna donna;

il gruppo *Max Mara* è noto anche per altre vicende per quanto riguarda il dato ambientale: figura infatti nel *report 2024 di Fashion Revolution* tra i 32 grandi marchi mondiali con zero trasparenza su emissioni, investimenti in energia pulita e tutela climatica;

si tratta di un fatto grave e di un silenzio inaccettabile per un marchio simbolo del *made in Italy*;

è necessario che si avvii un confronto costruttivo tra le parti per raggiungere soluzioni eque e rispettose dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, la fine di ogni dinamica patriarcale aziendale e chiarezza sulle politiche ambientali e sulle condizioni delle lavoratrici lungo tutta la filiera, compresa quella della *supply chain* —;

se i Ministri interrogati sano a conoscenza dei fatti citati in premessa;

se la Ministra del lavoro non intenda promuovere un intervento da parte dell'Ispettorato nazionale del lavoro presso la Manifattura San Maurizio di Reggio Emilia, per verificare le condizioni lavorative e il rispetto della normativa vigente in materia di tutela della salute, della sicurezza e della dignità delle lavoratrici;

quali ulteriori iniziative intendano assumere, ognuno per quanto di competenza, a tutela dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori della Manifattura San Maurizio, di Reggio Emilia, nonché per fare chiarezza in materia di trasparenza su emissioni e investimenti in energia pulita e tutela climatica; tenuto conto che sempre

più si assiste a una sequela di denunce, da parte di lavoratrici e lavoratori, che sfociano anche in mobilitazioni e scioperi, in merito alle condizioni di lavoro, alla violazione dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori sui luoghi di lavoro, alla mancanza di trasparenza in materia di azioni di tutela climatica da parte delle aziende, quali iniziative di competenza i Ministri interrogati abbiano avviato o intendano assumere per affrontare questioni come quelle illustrate in premessa a livello nazionale. (4-05215)

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

secondo quanto riportato in un articolo pubblicato su *Il Fatto Quotidiano*, le lavoratrici della Manifattura San Maurizio di Reggio Emilia, appartenente al gruppo *Max Mara*, fiore all'occhiello del *made in Italy*, avrebbero denunciato gravi condizioni di lavoro all'interno dello stabilimento;

le denunce parlano di un clima lavorativo fortemente oppressivo e lesivo della dignità personale e professionale delle lavoratrici, con riferimenti a insulti a sfondo sessista, controlli oppressivi anche durante le pause fisiologiche, ritmi di lavoro estenuanti e retribuzioni a cottimo;

le lavoratrici denunciano frasi umilianti, come l'essere definite « mucche da mungere » o « grasse », oltre a pressioni per dimagrire con « esercizi a casa », in un contesto lavorativo composto quasi esclusivamente da donne, molte delle quali soggette anche agli effetti del ciclo mestruale e delle relative condizioni fisiche, ignorate dalla direzione aziendale;

la Filctem-Cgil ha proclamato uno sciopero di due giornate, evento definito « storico », trattandosi della prima mobilitazione sindacale di tale portata dopo oltre quarant'anni all'interno dello stabilimento;

dietro la narrazione pubblicitaria della « sartorialità italiana » e dell'artigianato di lusso, sembrerebbe celarsi una realtà fatta di sfruttamento, umiliazione e mancanza

di rispetto dei diritti fondamentali dei lavoratori e delle lavoratrici —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti sopra esposti e se ritenga urgente disporre un immediato intervento ispettivo da parte dell'ispettorato nazionale del lavoro presso la Manifattura San Maurizio di Reggio Emilia, al fine di verificare le reali condizioni lavorative e il rispetto della normativa vigente in materia di tutela della salute, della sicurezza e della dignità delle lavoratrici;

quali iniziative di competenza intenda intraprendere per garantire che le lavoratrici del settore moda, spesso impiegate in contesti ad alto rischio di sfruttamento, anche nei marchi più prestigiosi, siano adeguatamente tutelate nei loro diritti e nella loro salute fisica e psicologica. (4-05216)

GENTILE. — Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro per la pubblica amministrazione, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

lo Stato italiano ha dato avvio, in forma strutturata, all'utilizzo dei Lavori socialmente utili (Lsu) come strumento temporaneo di inserimento lavorativo per soggetti disoccupati, con una serie di interventi normativi, quali il decreto legislativo n. 468 del 1997, che ha riformato organicamente la disciplina degli Lsu; il decreto legislativo n. 81 del 2000, che ha istituito e regolamentato i Lavori di pubblica utilità (Lpu); la legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007), che ha introdotto i primi incentivi alla stabilizzazione; il decreto-legge n. 101 del 2013, convertito nella legge n. 125 del 2013, che ha previsto strumenti di superamento del precariato nelle pubbliche amministrazioni; le leggi di bilancio, rispettivamente legge n. 145 del 2018, legge n. 178 del 2020 e legge n. 234 del 2021, che hanno finanziato e completato la stabilizzazione definitiva di questi lavoratori in molti enti locali e regionali;

nella corrente legislatura, peraltro, è stato presentato l'A.S. n. 539, d'iniziativa del Senatore Gasparri, recante « Disposi-

zioni in materia di riconoscimento del diritto alla pensione ai lavoratori socialmente utili e di pubblica utilità »;

nonostante tale evoluzione normativa, nessun lavoratore Lsu/Lpu ha mai visto riconosciuti i contributi previdenziali effettivi per tutto il lungo periodo di utilizzo, anche quando si trattava di impieghi continuativi e strutturati nelle pubbliche amministrazioni;

per i soggetti già giunti all'età pensionabile è stato consentito esclusivamente il riconoscimento di contributi figurativi, validi unicamente ai fini dell'anzianità e non per la determinazione dell'importo della pensione, in quanto privi di imponibile contributivo;

a giudizio dell'interrogante tale anomalia sta producendo trattamenti pensionistici gravemente penalizzanti e rappresenta una palese lesione del principio costituzionale di proporzionalità tra contribuzione e prestazione pensionistica;

il fenomeno Lsu/Lpu ha interessato decine di migliaia di lavoratori su tutto il territorio nazionale per oltre 25 anni, con particolare incidenza nelle regioni del Mezzogiorno, e in Calabria in particolare, dove il bacino dei soli Lpu ha superato le 5.000 unità stabilizzate, alle quali vanno aggiunte quelle relative agli Lsu;

oggi questi lavoratori, divenuti dipendenti a tempo indeterminato, hanno diritto a un percorso previdenziale unificato e coerente, che consideri anche i periodi progressi e riconosca un montante contributivo proporzionato al sussidio percepito negli anni di servizio precario;

risulta altresì necessario che lo Stato attivi, attraverso i Centri per l'impiego e gli enti pubblici utilizzatori, una scheda ricognitiva individuale per ciascun lavoratore Lsu/Lpu, attestante la durata e le condizioni del servizio svolto, così da consentire la piena valorizzazione previdenziale dei periodi in questione —:

se, alla luce di quanto descritto in premessa, il Governo intenda adottare, con urgenza, iniziative di carattere normativo

volte a riconoscere, per i lavoratori Lsu/Lpu oggi stabilizzati, i contributi previdenziali effettivi per tutto il periodo di utilizzo negli enti pubblici, attraverso: il riconoscimento di un montante contributivo rapportato all'importo del sussidio percepito; la possibilità di riscatto agevolato dei periodi privi di contribuzione, eventualmente coperti da un fondo previdenziale pubblico *ad hoc*;

se intenda adottare iniziative di competenza volte a promuovere, presso le regioni, i Centri per l'impiego e gli enti utilizzatori, una ricognizione ufficiale certificativa, obbligatoria e uniforme, volta a produrre una scheda storica individuale per ciascun lavoratore Lsu/Lpu, atta a supportare l'attribuzione dei contributi effettivi; se siano disponibili dati ufficiali aggiornati sul numero complessivo di lavoratori Lsu/Lpu oggi stabilizzati, con disaggregazione per territorio, anni di servizio prestato in regime precario e importo medio del sussidio ricevuto;

se non ritenga altresì doveroso, per equità sociale e rispetto del lavoro svolto, riconoscere a questi lavoratori un trattamento pensionistico dignitoso e proporzionale, adottando iniziative di carattere normativo in via strutturale e retroattiva sul periodo scoperto. (4-05218)

PICCOLOTTI e MARI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'istruzione e del merito.* — Per sapere — premesso che:

dall'ultimo rapporto dell'Inail si evince che le denunce di infortunio degli studenti di ogni ordine e grado sono state 34.268, in aumento del 3,1 per cento rispetto alle 33.237 del 2024;

delle oltre 34 mila denunce di infortunio, 770 hanno riguardato studenti coinvolti nei percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento (Pcto), in riduzione del 13 per cento rispetto al 2024;

dal settembre 2023 è in vigore l'estensione della tutela Inail agli studenti di scuole pubbliche e private di ogni ordine e grado,

prevista dal decreto-legge n. 48 del 4 maggio 2023 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 85 del 2023 e confermata anche per l'anno scolastico 2024-2025;

l'incidenza degli infortuni occorsi a studenti rappresenta il 17,8 per cento del totale delle denunce registrate nel 2025. Il 43 per cento interessa le studentesse (+3,5 per cento l'incremento tra il 2024 e il 2025), il 57 per cento gli studenti (+2,8 per cento);

tre infortuni su quattro riguardano studenti *under 15* anni, un quarto quelli dai 15 anni in poi;

la Lombardia è la regione che presenta più denunce il 23 per cento del totale nazionale, +4,1 per cento sul 2024. Segue il Veneto, 13 per cento, +12,1 per cento sul 2024. Emilia-Romagna 11 per cento, -1,6 per cento sul 2024. Piemonte, 11 per cento, +8,3 per cento sul 2024;

il 95 per cento delle denunce riguarda gli studenti delle scuole statali, il restante 5 per cento gli studenti delle scuole non statali e private;

nonostante il calo delle denunce di infortunio, sono state 5 le denunce di infortunio con esito mortale degli studenti di ogni ordine e grado presentate all'Inail entro il mese di aprile 2025, erano state tre nel 2024;

la Ministra del lavoro Elvira Calderone in un'informatica in Parlamento sulla sicurezza sul lavoro ha indicato come soluzione per intervenire sugli infortuni, troppo spesso mortali di studenti, con particolare riferimento all'alternanza scuola-lavoro (P.C.T.O.), l'aver reso strutturale l'assicurazione Inail oltretutto già estesa;

non sembra rappresentare la scelta dell'assicurazione sugli infortuni degli studenti una risposta adeguata, perché, pur con assicurazione, sempre di infortunio si tratta. Sarebbe al contrario necessario indagare quanto emerge dai dati Inail, e intervenire in maniera radicale per evitare quanto possibile che gli studenti si infortunino: si procede quindi con la classica « pezza »;

uno dei nodi è rappresentato dall'alternanza scuola-lavoro, i Pcto, i quali, a giudizio degli interroganti, nella stragrande maggioranza dei casi non sono formazione al lavoro ma manodopera gratuita. Lo studente viene inserito nel ciclo produttivo senza diritti né tutele e, infatti, di Pcto si muore, come rilevato dai dati Inail relativi agli infortuni e alle morti sul lavoro avvenute tra gennaio e marzo del 2025, che adesso il Governo intenderebbe estendere e anticipare al secondo anno di superiori negli istituti tecnici —:

se non si ritenga che i dati Inail relativi agli infortuni degli studenti non impongano di assumere iniziative di competenza che vadano ben oltre dalla semplice proposta di estendere una assicurazione mentre è improrogabile avviare iniziative tese alla prevenzione per evitare per quanto possibile gli infortuni nei luoghi di studio;

se non si ritenga che sia giunto il momento di adottare iniziative di carattere normativo volte alla soppressione dell'obbligo dei Pcto, lasciando alle scuole l'autonomia della programmazione di questi percorsi didattici e tornando a dare centralità ad attività di tipo laboratoriale da svolgersi prevalentemente dentro l'ambiente scolastico. (4-05227)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta scritta:

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

il 28 dicembre 2022 Astatà presentata dalla Soc. Agr. Bruzzese s.s. istanza ai sensi degli articoli 23, 25 e 27-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006 di provvedimento autorizzativo unico regionale comprensivo di valutazione di giudizio di compatibilità ambientale, istanza di autorizzazione integrata ambientale ai sensi dell'articolo 29-ter del decreto legislativo n. 152

del 2006 e istanza di permesso di costruire per la realizzazione e l'esercizio di un nuovo impianto per 274.060 galline ovaiole in area agricola sita in comune di Arborio; l'autorizzazione integrata ambientale è stata rilasciata lo scorso dicembre 2024;

la costruzione di questo maxi allevamento intensivo di galline ovaiole rischia di avere rilevanti impatti sull'ambiente e sul territorio interessati. Lo stesso sarà costruito a 1.500 metri dalle prime case di Arborio e ad appena 3 km da un Parco e una Riserva Naturale;

l'allevamento comporterà inoltre un consumo di suolo irreversibile di 20.450 metri quadri, preleverà dal territorio 23.000 metri cubi d'acqua e immetterà in atmosfera circa 19 tonnellate di ammoniaca ogni anno, di cui non risulta stimabile l'impatto odorigeno sulle residenze cittadine vicine;

l'allevamento intensivo di galline è una delle principali fonti di emissione di particolato PM2.5 che, secondo dati dell'agenzia europea per l'ambiente, sono state responsabili di più di 50 mila morti premature in Italia nel solo 2020;

tutto ciò avrà quindi inevitabili ricadute sulla salute delle persone, sui prezzi degli immobili e dei terreni vicini, sul nome del Riso Arborio — prestigioso prodotto made in Italy —, nonché sull'ambiente, la fauna circostante e i circa 300.000 animali che vi verranno rinchiusi;

l'influenza aviaria che negli Stati Uniti continua a circolare negli allevamenti di polli e altri animali ha avuto una diffusione significativa anche in Europa, e gli allevamenti intensivi di pollame, caratterizzati da alta densità di animali in spazi ristretti, rappresentano un ambiente favorevole alla sua diffusione; queste condizioni facilitano la trasmissione del virus tra gli animali, aumentando il rischio di mutazioni che potrebbero renderlo più pericoloso per l'uomo —:

quali iniziative di competenza intendano adottare per promuovere la revisione dei modelli di produzione zootecnica al

fine di tutelare la salute pubblica e renderli compatibili con un modello di sviluppo sostenibile per l'ambiente e rispettoso degli animali. (4-05211)

* * *

SPORT E GIOVANI

Interrogazione a risposta scritta:

BENZONI. — *Al Ministro per lo sport e i giovani, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il sacrario militare di Asiago, inaugurato nel 1938, custodisce le spoglie di quasi 60.000 soldati caduti durante la Prima Guerra Mondiale ed è un simbolo di rilevanza storica e commemorativa per la Nazione;

dal 2023, il sacrario risulta chiuso al pubblico a causa di problemi strutturali che ne hanno compromesso la sicurezza. La gestione dei lavori di restauro conservativo del sacrario è affidata alla « Struttura di missione anniversari nazionali ed eventi sportivi nazionali e internazionali », operante presso la Presidenza del Consiglio dei ministri sotto l'autorità del Ministro per lo sport e i giovani;

nonostante uno stanziamento di circa 3,9 milioni di euro nel 2014 e di ulteriori 4,2 milioni nel 2024 per i lavori di restauro del sacrario, i lavori non sono ancora stati completati, determinando il protrarsi della chiusura al pubblico con inevitabili ricadute negative non solo sul turismo locale, ma anche sul valore architettonico-artistico del monumento e, soprattutto, sulla funzione commemorativa e di cordoglio nazionale che esso rappresenta;

con estremo rammarico si testimonia quotidianamente come i cimiteri di guerra appartenenti ad altre nazioni, come ad

esempio quelli inglesi e tedeschi presenti in Italia, siano mantenuti in ottime condizioni grazie alla gestione diretta dei rispettivi Paesi, mentre monumenti italiani di analogo importanza versano in stato di abbandono;

ad avviso dell'interrogante il trasferimento della gestione dei fondi e delle competenze per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sacrari militari italiani al Ministero della difesa potrebbe garantire una maggiore rapidità ed efficacia nell'esecuzione dei lavori, considerando l'affezione e la precisione con cui le Forze Armate gestiscono le proprie strutture —:

quali iniziative, per quanto di competenza, intendano realizzare per assicurare il completamento dei lavori e la riapertura al pubblico del sacrario militare di Asiago, garantendo la sicurezza dei visitatori e il decoro del monumento;

se non intendano adottare le iniziative di competenza affinché la gestione dei fondi e delle competenze per la manutenzione dei sacrari militari italiani, sia attuale che futura, sia trasferita al Ministero della difesa, al fine di garantire una maggiore efficienza e tempestività negli interventi di restauro e manutenzione. (4-05224)

Apposizione di firme ad interpellanze.

L'interpellanza urgente Calderone n. 2-00623, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 10 giugno 2025, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Enrico Costa.

L'interpellanza urgente Toni Ricciardi n. 2-00625, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 10 giugno 2025, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: Prestipino, Curti.

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALB0147360