

500.

Allegato B

## ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Mozione:</i>		Pretto .....	4-05384 14509
Appendino .....	1-00468 14501	<b>Cultura.</b>	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<b>Presidenza del Consiglio dei ministri.</b>		Piccolotti .....	4-05374 14510
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Zanella .....	4-05375 14511
Casu .....	5-04163 14504	<b>Difesa.</b>	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Gadda .....	4-05366 14505	Casu .....	5-04167 14512
Boschi .....	4-05370 14506	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<b>Affari esteri e cooperazione internazionale.</b>		Ghirra .....	4-05369 14513
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<b>Economia e finanze.</b>	
Filippin .....	4-05382 14507	<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
<b>Affari europei, PNRR e politiche di coesione.</b>		Tenerini .....	3-02044 14514
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
D'Attis .....	4-05387 14508	Benzoni .....	4-05371 14515
<b>Ambiente e sicurezza energetica.</b>		<b>Imprese e made in Italy.</b>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Barzotti .....	5-04171 14508	Mari .....	4-05372 14516
		Grimaldi .....	4-05373 14516

**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.
<b>Infrastrutture e trasporti.</b>		Urzi .....	4-05380 14533
<i>Interrogazione a risposta orale:</i>		<b>Istruzione e merito.</b>	
Tucci .....	3-02042 14517	<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>		Borrelli .....	4-05376 14533
Ruffino .....	5-04153 14518	<b>Lavoro e politiche sociali.</b>	
Casu .....	5-04154 14518	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Casu .....	5-04155 14519	Casu .....	5-04156 14534
Casu .....	5-04157 14520	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
Casu .....	5-04159 14521	Roggiani .....	4-05377 14535
Casu .....	5-04164 14521	Montaruli .....	4-05379 14536
Casu .....	5-04165 14522	Dori .....	4-05381 14537
Casu .....	5-04166 14523	La Porta .....	4-05385 14537
Casu .....	5-04168 14523	<b>Salute.</b>	
Casu .....	5-04169 14524	<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Casu .....	5-04170 14525	Girelli .....	5-04162 14538
Girelli .....	5-04172 14526	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Vietri .....	4-05383 14539
Lomuti .....	4-05368 14527	Rubano .....	4-05386 14540
<b>Interno.</b>		<b>Università e ricerca.</b>	
<i>Interrogazioni a risposta orale:</i>		<i>Interpellanza:</i>	
Scarpa .....	3-02043 14528	Ricciardi Marianna .....	2-00647 14541
Provenzano .....	3-02045 14528	<i>Interrogazione a risposta orale:</i>	
Scarpa .....	3-02046 14529	Ricciardi Marianna .....	3-02047 14542
<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>		<b>Apposizione di una firma ad una mozione</b>	14543
Casu .....	5-04158 14530	<b>Trasformazione di un documento del sindaco ispettivo</b>	14543
Casu .....	5-04160 14531	<b>Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo (ex articolo 134, comma 2 del Regolamento)</b>	14543
Casu .....	5-04161 14531		
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>			
Rosato .....	4-05367 14532		
Montaruli .....	4-05378 14532		

**ATTI DI INDIRIZZO**

*Mozione:*

La Camera,

premesso che:

Stellantis è uno dei principali produttori di automobili a livello mondiale e nasce dalla fusione di due grandi società europee ovvero Fca – Fiat Chrysler Automobiles e Psa nel gennaio 2021, con un azionariato prevalentemente italo-francese;

in Italia sono presenti sei stabilimenti per la produzione di veicoli e quattro stabilimenti per la produzione di motori e componenti, oltre a due centri di ricerca, sviluppo e *design*;

per lo stabilimento molisano di Termoli, in provincia di Campobasso, nato nel 1972, si era avviato un processo di riconversione industriale, prima con la dismissione della produzione di cambi e, successivamente, mediante il progetto di insediamento, unico in Italia, di una *gigafactory*;

la *gigafactory* di Automotive cells company (Acc), annunciata nel 2022 come terzo impianto europeo della *joint venture* tra Stellantis, Mercedes-Benz e TotalEnergies, avrebbe dovuto rappresentare un investimento strategico per la produzione di batterie per veicoli elettrici ma, come noto, il progetto ha subito diverse battute d'arresto tanto da rendere il suo futuro incerto;

in base a quanto dichiarato dalla stessa Acc nel 2023, la *gigafactory* di Termoli rappresentava un investimento di più di 2 miliardi di euro, con una prima stima al 2030 di almeno 1.800 dipendenti e avvio della produzione nel 2026;

nel giugno 2024, Acc decideva di congelare il progetto *gigafactory* motivando la scelta per un rallentamento del mercato dei veicoli elettrici europeo, con conseguente decisione di adottare nuove strategie di sviluppo industriale alle mutate condizioni del mercato, investendo nello sviluppo di batterie a basso costo al fine di fornire veicoli elettrici più economici, rin-

viando ogni decisione tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025;

dall'ultimo aumento di capitale avvenuto a marzo 2024, in seguito ad un'imponente operazione finanziaria, emerge che Stellantis detiene il 45 per cento del capitale, Mercedes-Benz il 30 per cento e Saft (TotalEnergies) il 25 per cento, mentre in origine, dopo l'ingresso di Mercedes nel 2021, la partecipazione era paritaria, detenendo ciascuno dei tre soci il 33,3 per cento;

per sostenere l'operazione industriale, nel giugno del 2022, l'allora Ministero dello sviluppo economico – oggi Ministero delle imprese e del *made in Italy* – annunciava lo stanziamento di 500 milioni di euro a valere sulle risorse PNRR mediante una misura di sostegno della filiera delle batterie;

entrambi i principali azionisti confermavano l'intenzione di incrementare ulteriormente le quote di Acc per sostenere l'espansione della società. In particolare, Stellantis ha rimarcato il proprio ruolo di primo committente (ovvero primo cliente di Acc) ribadendo l'importanza strategica dell'Italia nel piano industriale; Mercedes-Benz, che ha portato *know-how* nella tecnologia delle celle, si è detta ugualmente « *committed to Acc* » e pronta a sostenere i progetti di elettrificazione ed, infine, TotalEnergies, attraverso Saft, che apporta le competenze chimiche e di produzione, ha mostrato cautela e scetticismo sui nuovi investimenti stando alle dichiarazioni pubbliche rese dal Ceo Patrick Pouyanné;

a metà 2024 Acc annunciava un rinvio temporaneo dei lavori a Termoli (così come a Kaiserslautern) per rivedere strategia e tempistiche;

nel mese di settembre dello stesso anno, nel corso dell'incontro svoltosi presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, Acc confermava una incertezza sui tempi di realizzazione della *gigafactory* di Termoli, attribuendo il rinvio alle mutate condizioni del mercato dei veicoli elettrici a batteria alla ricerca di chimiche più economiche e all'incertezza sulla domanda fu-

tura di componenti, tanto da spingere lo stesso dicastero a revocare i fondi PNRR destinati al sito termolese, pari a circa 350 milioni di euro, ricollocandoli su altri investimenti coerenti con la transizione energetica;

nel mese di marzo 2025, nel corso dell'audizione parlamentare del presidente Elkann, si chiariva che la realizzazione della *gigafactory* di Termoli fosse legata alle decisioni di Acc il quale evidenziava che Stellantis fosse solo un socio di minoranza, rinviando ogni decisione entro il 2025 e annunciando che Stellantis avrebbe avviato, a partire dal 2026, la produzione di cambi per veicoli ibridi (eDct) in linea con il piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo e il pacchetto cosiddetto « *Battery Booster* », le attività di Automotive cells company (Acc) sono fondamentali per i piani dell'Unione europea di incentivare la domanda di veicoli a zero emissioni e creare una catena di fornitura delle batterie competitiva, resiliente e il più possibile indipendente dalle aziende asiatiche, in particolare da quelle cinesi e pertanto, sulla falsariga di quanto accaduto in Francia attraverso l'intervento dello Stato, prima nel gruppo Psa – oggi in Stellantis – e poi in Acc con una quota di investimento pubblico pari a circa 840 milioni, risulta quantomai necessario radicare e confermare l'investimento termolese, anche attraverso l'intervento pubblico;

l'investimento di Automotive cells company (Acc) in Italia, con la costruzione della *gigafactory* a Termoli, risulta essere, infatti, strategico, considerato che lo stesso appare funzionale non solo al mantenimento dei livelli occupazionali, alla competitività e allo sviluppo dello stabilimento molisano ma altresì alla creazione di una filiera industriale di batterie per veicoli elettrici competitiva su scala globale e di rilancio del settore;

quanto sopra richiede la predisposizione di una serie di misure a carattere patrimoniale ed economico-finanziario al fine di agevolare la realizzazione del citato sito produttivo;

la stessa Acc, lo scorso aprile, pur nelle difficoltà attuali del mercato, ha più volte ribadito la necessità di un concreto aiuto dalle istituzioni europee e nazionali poiché il ritardo tecnologico rispetto ai produttori cinesi e la congiuntura del mercato richiedono investimenti corposi;

del resto, nel panorama europeo, sono molteplici gli esempi di investimenti pubblici a supporto della realizzazione di *gigafactory*: in Francia, dove le sovvenzioni pubbliche superano 1,5 miliardi di euro, Acc intende non solo incrementare i volumi produttivi dello stabilimento sito tra Douvrin e Billy-Berclau ma anche avviare a Verkor e Aesc, sostenuti da Renault, la produzione di batterie con la stessa tecnologia NMC (nichel-manganese-cobalto); in Inghilterra, dove le sovvenzioni pubbliche sono pari a circa 1,8 miliardi di euro, con i produttori Tata Group e Aesc; in Germania dove le risorse pubbliche ammontano a circa 1 miliardo di euro e infine in Spagna dove le citate risorse risultano pari a circa mezzo miliardo di euro;

il costo dell'energia elettrica a scopo industriale, in Italia, ha un costo significativamente superiore agli altri paesi europei e pertanto rende ancor più stringente un sostegno economico volto, nel breve periodo, a ridurre il costo per le aziende, e nel medio-lungo periodo, a investire nell'autoproduzione di energia privilegiando fonti rinnovabili;

l'industria automobilistica ha sostenuto la crescita del settore industriale molisano, nonostante alcune sfide come l'aumento dei costi energetici; in particolare, l'industria automobilistica nel Mezzogiorno, che include il Molise, è strettamente legata agli stabilimenti di Stellantis, contribuendo complessivamente al 2,7 per cento del PIL dell'area;

Cassa depositi e prestiti (Cdp) e una società per azioni a controllo pubblico, partecipata in maggioranza dal Ministero dell'economia e delle finanze (Mef), con un ruolo centrale nella promozione dello sviluppo economico italiano. Tra le sue funzioni più rilevanti, specialmente negli ul-

timi anni, c'è l'intervento nel capitale di società strategiche per il sistema economico nazionale ed in tal senso, ben potrebbe intervenire direttamente nel capitale di Acc a supporto di investimenti industriali strategici, ai sensi del suo statuto e missione, sia con un aumento di capitale, che con una ricapitalizzazione, al valore di mercato e comunque giustificabile come aiuto di Stato compatibile con la normativa europea a supporto della filiera industriale italiana delle batterie quale catena di valore strategica per l'Unione europea;

Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze (Mef), avendo un ruolo centrale nel supporto agli investimenti strategici, sia attraverso contributi a fondo perduto che tramite strumenti finanziari agevolati o partecipativi, dovrebbe garantire supporto finanziario mediante nuova sottoscrizione di un contratto di sviluppo;

la regione Molise, nell'ambito delle risorse del Programma Fesr 2021-2027 e del Fondo sviluppo e coesione (Fsc) può contribuire con incentivi all'innovazione, formazione, riconversione industriale oltre che al sostegno per grandi progetti infrastrutturali o industriali di riconversione;

infine, nel quadro delle politiche di coesione, il *Jst Fund* ovvero il Fondo per la transizione giusta quale nuovo strumento finanziario che mira a fornire sostegno ai territori che devono far fronte a gravi sfide socio-economiche derivanti dalla transizione verso la neutralità climatica rappresenta un'ulteriore opportunità da attivare dal Dipartimento per le politiche di coesione e il Sud attraverso l'intermediazione della regione Molise,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare, anche in un'ottica di sviluppo industriale del settore, iniziative volte a predisporre un nuovo e robusto programma di investimenti pubblici che preveda l'ingresso nel capitale di Acc di Cassa depositi e prestiti al fine di raf-

forzare la struttura dell'azienda e avviare un percorso di sviluppo della stessa in grado di indirizzare gli investimenti in Italia e, in particolare, a Termoli secondo le seguenti direttrici:

- a) l'attivazione di un nuovo contratto di sviluppo, quale strumento per grandi investimenti strategici, mediante incentivi diretti (contributi a fondo perduto, finanziamenti agevolati) a favore del progetto innovativo di conversione del sito produttivo già Stellantis di « Rivolta del Re » in provincia di Campobasso, in ragione della sua centralità sul piano occupazionale regionale per l'area geografica di riferimento, considerando anche l'apporto di risorse umane provenienti dalle regioni confinanti;
  - b) l'attivazione, per il tramite il Dipartimento per le politiche di coesione e il sud, in coordinamento con la regione Molise quale organismo Intermedio, di una specifica misura di finanziamento nell'ambito del *just transition Fund*, anche con riferimento alla prossima programmazione pluriennale dell'Unione europea *post 2027*;
  - c) l'impiego efficiente, in stretto coordinamento con la Regione Molise, delle risorse rivenienti dai programmi a gestione diretta regionale a valere sul Fsc Molise 21-27 e programma Fesr e sul Fse+ 21-27, anche con riferimento alla prossima programmazione pluriennale dell'Unione europea *post 2027*, al fine di sostenere la transizione industriale con specifici interventi volti a favorire ricerca e sviluppo, sostegno agli investimenti e formazione specifica per i lavoratori attualmente occupati;
- 2) al fine di favorire la creazione di una filiera nazionale resiliente, competitiva e indipendente dalle forniture asiatiche nonché di incoraggiare l'aggiornamento tecnologico delle imprese quale requisito indispensabile per conquistare nuove quote di mercato e compensare

l'impatto negativo dei dazi sulla filiera *automotive*, ad adottare opportune iniziative di competenza volte a stimolare l'intero sistema industriale della mobilità elettrica e, segnatamente, la creazione di un ecosistema verticalmente integrato capace di soddisfare la domanda emergente di veicoli e di batterie elettriche nel mercato globale nonché di coniugare la produzione di queste ultime con le altre componenti necessarie alla produzione dell'intero veicolo nel territorio nazionale;

- 3) ad adottare iniziative di competenza, in specie di carattere normativo, per prevedere i necessari strumenti incentivanti volti ad incoraggiare l'acquisto da parte delle imprese private di flotte di veicoli aziendali elettrici, anche valutando un aumento della deducibilità fiscale e del limite di detraibilità dell'Iva, ivi incluso un regime di tassazione differenziato tra questi ultimi e gli altri veicoli in *fringe benefit*.

(1-00468) « Appendino, Pavanelli, Cappelletti, Ferrara, Ilaria Fontana, Torto, Auriemma, Caramiello ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

CASU. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

il terzo rapporto del Servizio europeo d'azione esterna (Seae) sulle operazioni di manipolazioni e interferenze informative straniere (Fimi) rileva che nel 2024, novanta Paesi e 322 organizzazioni sono stati bersaglio di attacchi Fimi;

il rapporto prende in esame 505 « incidenti Fimi » verificatisi tra il 4 novembre 2023 e il 4 novembre 2024 che hanno

coinvolto circa 38.000 canali su 25 piattaforme diverse, e sottolinea la « portata globale » di questo tipo di operazioni;

le reti russe e cinesi amplificano reciprocamente i contenuti, rafforzando la « messaggistica antioccidentale », recita anche il rapporto, in cui si parla di un « allineamento strategico » tra i *cluster* Fimi di Mosca e Pechino;

il citato rapporto evidenzia, inoltre, che le reti *social* sono il cardine dell'attività Fimi, con la piattaforma X — di proprietà di Elon Musk — che da sola rappresenta l'88 per cento delle attività rilevate;

inoltre, il 17 gennaio 2025 la Commissione europea ha adottato tre misure investigative tecniche aggiuntive nei confronti di X, relative al sistema di raccomandazione della piattaforma, nell'ambito dei procedimenti formali avviati il 18 dicembre 2023 ai sensi del *Digital Services Act* (DSA), per chiarire se vi sia conformità dei sistemi di raccomandazione di X con gli obblighi previsti dal DSA;

la Commissione europea ha anche emesso una richiesta di accesso a determinate *Application Programming Interfaces* (API) commerciali di X, interfacce tecniche ai suoi contenuti per poter indagare sulla moderazione dei contenuti e sulla viralità degli *account*;

appare evidente che la democrazia europea sia sotto attacco e che oggi più che mai vada protetta da ingerenze esterne, in particolare per quel che riguarda il ruolo di diffusori di *fake news* di alcuni *social* —:

se il Governo sia a conoscenza di quanto sopra esposto e quali iniziative, per quanto di competenza, intenda adottare per contrastare sulla piattaforma X e su tutti gli altri *social network* un fenomeno gravissimo e pericoloso come quello della diffusione delle interferenze informative straniere e per rafforzare e verificare gli obblighi previsti dal *Digital Services Act* nel

rispetto della legislazione europea e nazionale. (5-04163)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

GADDA e FARAONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per le disabilità, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il decreto ministeriale 23 giugno 2023 e successive modificazioni («decreto tariffe»), entrato in vigore dal 30 dicembre 2024, ha aggiornato le tariffe massime di riferimento per le prestazioni di assistenza specialistica ambulatoriale e protesica, attuando, a distanza di otto anni, i nuovi livelli essenziali di assistenza (Lea) previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017;

in base ai nuovi livelli essenziali di assistenza, il Servizio sanitario nazionale garantisce l'erogazione di protesi, ortesi ed ausili tecnologici (allegato 5 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017), distinguendo tra:

a) le protesi e le ortesi costruite o allestite su misura e relativi servizi indicati nell'elenco 1;

b) gli ausili tecnologici di fabbricazione continua o di serie, indicati nell'elenco 2A;

c) gli ausili tecnologici di fabbricazione continua o di serie, pronti per l'uso, indicati nell'elenco 2B;

il nuovo decreto « Tariffe » ha previsto le tariffe esclusivamente per l'elenco 1, per gli elenchi 2A e 2B il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 gennaio 2017 all'articolo 3, comma 2, dell'allegato XII, prevede che, nelle more dell'istituzione del Repertorio dei dispositivi di serie, le regioni e le aziende sanitarie locali procedano mediante gare pubbliche, definendo nei capitolati anche i prezzi per adattamenti, sostituzioni e riparazioni;

organismi di stampa riportano come in Veneto dopo l'entrata in vigore del decreto « Tariffe », le persone con disabilità si vedono costrette a sostenere spese per la

riparazione di ausili, come le carrozzine elettriche (per esempio sostituzione batterie), prestazioni che in precedenza erano coperte dal Servizio sanitario nazionale;

in merito, la regione Veneto, ha recepito la normativa nazionale con deliberazione della giunta regionale n. 1587 del 30 dicembre 2024, sostenendo che il nuovo decreto ha determinato la revoca dell'efficacia del decreto ministeriale n. 332 1999 su tutto il territorio nazionale, ma nel nuovo nomenclatore non compaiono più codici relativi alle riparazioni e sostituzioni per gli ausili rientranti nel codice ISO 12.23 (carrozzine elettriche);

la regione Veneto ha affermato che le aziende sanitarie hanno informato gli assistiti: tuttavia, associazioni e attivisti segnalano il contrario, denunciando costi elevati per componenti essenziali (batterie: circa 600 euro da sostituire ogni 1-2 anni);

criticità analoghe sono state segnalate anche in altri territori, come Monza, Mantova e Palermo;

a quanto consta agli interroganti, a livello nazionale l'attuazione delle gare per l'erogazione degli ausili di serie è disomogenea e le procedure hanno riguardato solo classi di ausili a bassa complessità (letti, materassi, ausili per la deambulazione), mentre sono in ritardo per le categorie ad alta adattabilità (protesi acustiche, carrozzine superleggere, basculanti, elettriche);

sussiste il rischio per le regioni di non poter far rientrare i costi per manutenzione e riparazione delle carrozzine elettriche tra le prestazioni previste nei livelli essenziali di assistenza, con un impatto economico grave per chi già si trova in condizioni di fragilità;

gli ausili come le carrozzine elettriche sono strumenti fondamentali per garantire il diritto alla mobilità, all'autonomia e all'inclusione sociale delle persone con disabilità, sanciti dalla Convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità (legge n. 18 del 2009) che impone agli Stati di assicurare accesso a tecnologie assistive a prezzi sostenibili;

la manutenzione regolare di tali ausili è essenziale per evitare situazioni di inaccessibilità e gravi limitazioni nella vita quotidiana;

la mancata copertura delle spese di riparazione rischia di trasferire l'onere economico sulle persone con disabilità, in contrasto con i principi di equità e universalità del Servizio sanitario nazionale —:

se il Governo sia a conoscenza dei casi di diniego, in alcune regioni, della copertura da parte del Servizio sanitario nazionale per le spese di manutenzione e riparazione di ausili come le carrozzine elettriche;

quali iniziative di competenza intenda adottare per garantire, su tutto il territorio nazionale, la piena applicazione dei livelli essenziali di assistenza, assicurando che tali spese non ricadano sui cittadini e tutelando il diritto alla salute e all'intrusione delle persone con disabilità. (4-05366)

**BOSCHI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato da organi di stampa, sarebbe stato depositato un esposto alla Corte dei conti per accertare un potenziale conflitto d'interessi riguardante il dottor Antonio Marano, attualmente presidente *ad interim* della Rai e nel contempo direttore *media partnership integration* della fondazione Milano-Cortina 2026, incarico ottenuto nel 2023;

la posizione del dottor Marano sembrerebbe comportare una duplice funzione, da un lato direzionale in Rai — società a controllo pubblico attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze — e, dall'altro, operativa presso un soggetto terzo (la fondazione Milano-Cortina), per il quale la Rai produce e trasmette contenuti promozionali e spazi pubblicitari, comportando possibili violazioni dei principi di imparzialità, trasparenza e correttezza nella gestione delle risorse pubbliche;

risulterebbe, per quanto consta all'interrogante, che lo stesso presidente *ad interim* avrebbe avuto un ruolo nella scelta dei contenuti editoriali da trasmettere su Rai Pubblicità e, contemporaneamente, avrebbe trattato accordi commerciali in favore della fondazione da lui stesso rappresentata, sollevando criticità in ordine alla gestione dell'interesse pubblico e al rispetto del principio di separazione tra controllore e controllato;

la Fondazione Milano-Cortina, sebbene formalmente soggetto privato, opera con contributi pubblici e finalità istituzionali di rilevanza nazionale, rendendo ancor più sensibile il potenziale intreccio di interessi;

l'assenza, a oggi, di una formale separazione tra i ruoli assunti dal dottor Marano può generare opacità nella gestione della cosa pubblica e mettere a rischio il buon andamento e l'imparzialità della Rai quale concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo;

nel quadro delle responsabilità previste dal Testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici (decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177), dalla normativa in materia di conflitto di incompatibilità (legge 20 luglio 2004, n. 215), nonché dei principi di interessi e correttezza amministrativa (legge n. 241 del 1990), appare all'interrogante doveroso un chiarimento formale da parte del Governo in merito alla sussistenza o meno di profili di illegittimità, inconfiribilità o incompatibilità —:

se, nell'ambito del procedimento di nomina, per quanto di competenza, sia stata presa in considerazione la descritta situazione di conflitto di interessi o di incompatibilità tra l'incarico presso la Rai e quello ricoperto presso la fondazione Milano-Cortina, con particolare riferimento ai profili di sovrapposizione tra funzioni di committenza e di erogazione di servizi editoriali o pubblicitari e in considerazione dei principi di imparzialità, indipendenza e obiettività che devono improntare l'offerta del servizio pubblico della Rai;

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

attivare affinché sia garantito il pieno rispetto dei richiamati principi di imparzialità, indipendenza e trasparenza della *governance* Rai, in particolare con riguardo alla rimozione di eventuali situazioni di sovrapposizione di ruoli o incarichi incompatibili con la gestione del servizio pubblico;

se, alla luce di quanto sopra, il Governo ritenga opportuno promuovere una riforma della normativa sulle nomine e sulla *governance* della Rai, in modo da rafforzare le garanzie contro conflitti di interessi, anche attraverso iniziative normative volte a prevedere una ridefinizione dei criteri di eleggibilità e compatibilità degli organi apicali;

se intenda assumere iniziative di competenza perché sia rivalutata la posizione del dottor Marano in seno alla Fondazione Milano-Cortina, alla luce della disciplina vigente in materia di incarichi pubblici, anche valutando la sussistenza dei presupposti per eventuali segnalazioni all'autorità nazionale anticorruzione (Anac).

(4-05370)

\* \* \*

#### AFFARI ESTERI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

Destiny Ajiri Agbamu, cittadino nigeriano di 22 anni, è un promettente cestista che ha trascorso la sua adolescenza in Italia, militando nella squadra giovanile Orange1 Basket Bassano e successivamente in serie A, nel Cremona e poi a Brescia;

nel 2023 ha ricevuto una diagnosi di grave patologia renale che lo ha costretto ad abbandonare l'attività sportiva e a sottoporsi a emodialisi tre-quattro volte a settimana, in attesa di trapianto;

da due settimane Destiny è ricoverato all'ospedale San Bassiano di Bassano del Grappa, dove continua a sottoporsi ad emodialisi e dove è maggiormente monitorato per scongiurare il rischio di infezioni;

la madre di Destiny è risultata potenzialmente compatibile come donatrice di rene, ma per completare gli accertamenti clinici è necessaria la sua presenza fisica in Italia;

la donna ha presentato richiesta di visto per gravi motivi di salute del figlio, allegando idonea documentazione sanitaria rilasciata dall'ospedale San Bassiano di Bassano del Grappa;

il consolato italiano a Lagos ha respinto l'istanza ritenendo non attendibile la documentazione clinica dell'ospedale San Bassiano a mezzo PEC, con la motivazione che fosse « falsa », e ha in sostanza impedito ripetutamente l'accesso e la presentazione della documentazione necessaria da parte della richiedente, a giudizio delle interroganti, senza fornire motivazioni trasparenti né permettere una piena interlocuzione con gli operatori consolari;

è stato necessario adire il Tar, che ha accolto il ricorso, riconosciuto la validità della documentazione medica, e ordinato il rilascio del visto;

tale vicenda ha causato ritardi potenzialmente dannosi per la salute del ragazzo e notevoli disagi alla madre, che ha dovuto affrontare lunghi viaggi e procedure umilianti —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti descritti e come intenda intervenire per fare luce sul comportamento dei consolato italiano a Lagos;

se il Ministro interrogato intenda aprire un'istruttoria interna per verificare eventuali responsabilità amministrative e/o disciplinari del personale coinvolto;

quali misure intenda adottare affinché in casi analoghi, relativi a richieste di visto per motivi umanitari e sanitari documentati, sia garantita una gestione tempestiva, umana e conforme alla normativa

nazionale e internazionale in materia di diritti fondamentali;

se il Ministro interrogato intenda adottare iniziative di competenza per prevedere procedure semplificate e trasparenti per il rilascio dei visti per casi di trapianto di organi tra consanguinei, onde evitare il ripetersi di situazioni di ingiustificato ostruzionismo burocratico. (4-05382)

\* \* \*

#### AFFARI EUROPEI, PNRR E POLITICHE DI COESIONE

*Interrogazione a risposta scritta:*

D'ATTIS, DE PALMA, LOVECCHIO, CAROPPO, GATTA, DALLA CHIESA e BELLOMO. — *Al Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 37, comma 2 del decreto-legge n. 36 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 79 del 29 giugno 2022, noto anche come «Decreto Pnrr 2», estende il credito d'imposta per gli investimenti nelle Zone economiche speciali, già disciplinato dall'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 91 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123 del 3 agosto 2017, all'acquisto di terreni e all'acquisizione, alla realizzazione o all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti, purché rientranti sempre in un'area Zes, a far data dal 1° maggio 2022;

il decreto del 17 maggio 2024 del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente «Modalità di accesso al credito d'imposta per investimenti Zes unica», stabilisce le disposizioni attuative per l'accesso al credito d'imposta per le imprese che effettuano investimenti nella Zona economica speciale unica, nonché definisce i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del beneficio, inclusi i relativi controlli;

tale decreto prevede all'articolo 3, comma 3, che «gli investimenti in beni immobili strumentali di cui al comma 1 sono agevolabili anche se riguardanti beni già utilizzati dal dante causa o da altri soggetti per lo svolgimento di una attività economica, fermo restando quanto previsto dagli articoli 2, punti 49, 50 e 51 e 14 del Regolamento UE n. 651 del 2014 del 17 giugno 2014 »;

con questa disposizione normativa, ammettendo espressamente gli investimenti in immobili strumentali usati, si crea a giudizio dell'interrogante una ingiustificata disparità di trattamento rispetto alle Pmi che hanno effettuato propri investimenti in epoca antecedente all'istituzione della Zes unica —:

se alla luce dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 36 del 2022 e in conformità con quanto successivamente disposto dall'articolo 3, comma 3, del decreto 17 maggio 2024, siano da ritenere ammissibili ai fini dell'ottenimento del credito d'imposta, anche gli investimenti effettuati a far data dal 1° maggio 2022 in immobili strumentali già utilizzati dal dante causa o da altri soggetti per lo svolgimento dell'attività economica. (4-05387)

\* \* \*

#### AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

BARZOTTI. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministro della cultura.* — Per sapere — premesso che:

la società Sette S.r.l. ha presentato nel comune di Mulazzano (Lodi), in Lombardia, un progetto per la realizzazione di un impianto agrivoltaico avanzato di potenza pari a 62,254 MWp, con connessione alla rete elettrica in alta tensione. Il progetto prevede l'installazione di moduli fotovoltaici su una superficie agricola di circa 86,48 ettari, destinata a rotazione colturale con coltivazioni come colza, grano tenero, erba medica e asparago;

la proposta ricade in larga parte all'interno del corridoio della Rete ecologica regionale (Rer), risultando potenzialmente lesiva della connettività ecologica e della biodiversità e nelle vicinanze dell'area interessata sono presenti siti della rete Natura 2000 quali le Zone speciali di conservazione (Zsc) Bosco del Martone, Garzaia del Martone e Garzaia della Cascina del Pioppo, nonché la Zona di protezione speciale (Zps) Garzaie del Parco Adda Sud;

secondo osservazioni pervenute dal Consorzio di bonifica muzza bassa lodigiana, il progetto potrebbe interferire con il reticolo irriguo locale, non rispettando le fasce di rispetto di 10 metri dai cigli superiori dei canali e prevedendo la realizzazione di aree umide che, oltre a compromettere la funzionalità idraulica della roggia mulazzana, rischiano di divenire *habitat* insalubre per la nutria (*Myocastor coypus*), già responsabile di danni alla rete idraulica;

sono state sollevate inoltre criticità di natura paesaggistica, in quanto l'area dell'impianto risulta notevolmente più estesa rispetto all'abitato dei comuni limitrofi, con potenziale sottrazione e destrutturazione del territorio agricolo;

peraltro, non risulta all'interrogante che siano state esplorate alternative localizzative al di fuori della cosiddetta « opzione zero », mentre si ritiene necessaria una valutazione preventiva di interesse archeologico, vista la presenza di rinvenimenti storici nell'area —:

se siano a conoscenza del progetto descritto delle relative criticità ambientali, paesaggistiche e archeologiche sollevate e se intendano assumere le iniziative di competenza affinché sia assicurata la conformità del progetto alle normative nazionali ed europee in materia di tutela ambientale e del patrimonio culturale. (5-04171)

*Interrogazione a risposta scritta:*

PRETTO. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, al Ministro del-*

*l'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.* — Per sapere — premesso che:

nel territorio comunale di Thiene (Vicenza) è in corso l'iter amministrativo di un progetto per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra su un fondo agricolo sito in via dei Trifogli, della superficie di oltre 76.000 metri quadrati;

il terreno oggetto del progetto è attualmente utilizzato per attività agricole, come il taglio dell'erba e la produzione di fieno, e la sua conversione rischia di compromettere il paesaggio rurale e la sostenibilità ambientale locale;

il progetto non risulta inserito in una più ampia pianificazione strategica per la transizione energetica e manca di una valutazione delle alternative con minore impatto ambientale;

l'iniziativa ha sollevato dubbi e preoccupazioni anche tra alcuni esponenti in seno al locale consiglio comunale, in merito alla trasparenza del percorso amministrativo, all'adeguatezza della pianificazione territoriale e alla coerenza con le politiche ambientali e di salvaguardia del verde finora sostenute dalla stessa amministrazione comunale;

numerosi cittadini e soggetti del territorio chiedono che, nell'ambito del giusto sviluppo delle energie rinnovabili, venga data priorità all'installazione di impianti fotovoltaici su superfici già impermeabilizzate, come, ad esempio, tetti di edifici pubblici e privati, coperture di capannoni artigianali e industriali, nonché di strutture sportive o di aree destinate a parcheggio, aree produttive dismesse o superfici che ricadano sui siti di ex cave e discariche, evitando l'ulteriore consumo di suolo agricolo, specialmente in aree già fortemente urbanizzate, preservando quindi le aree agricole e forestali nella loro integrità;

l'articolo 5 della legge di delegazione europea 2019-2020, n. 53 del 2021, tra i criteri direttivi per l'attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, prevede il rispetto delle esigenze di tutela del

patrimonio culturale e del paesaggio, delle aree agricole e forestali, nonché delle politiche agricole alimentari e forestali, privilegiando l'utilizzo di superfici di strutture edificate, quali capannoni industriali e parcheggi, e aree non utilizzabili per altri scopi;

anche il comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 199 del 2021, nello stabilire i criteri direttivi per l'individuazione delle aree idonee e non idonee da parte delle regioni, fa riferimento alla necessità di tenere conto delle esigenze di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio e delle aree agricole e forestali, privilegiando l'utilizzo di superfici di strutture edificate, quali capannoni industriali e parcheggi, nonché di aree a destinazione industriale, artigianale, per servizi e logistica;

in seguito alla sentenza n. 9155 del 13 maggio 2025 del Tar Lazio che ha accolto i ricorsi presentati contro il decreto ministeriale 21 giugno 2024 del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministero della cultura e il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, le regioni non hanno potuto concludere i propri lavori per l'individuazione delle aree idonee e non idonee all'installazione degli impianti Fer e, pertanto, attualmente, è ancora vigente il periodo transitorio, in particolare previsto dall'articolo 20 del decreto legislativo n. 199 del 2021, più volte modificato negli ultimi anni;

in tale periodo transitorio, senza regole specifiche per i singoli territori, occorre che le amministrazioni siano maggiormente vigili sulla tutela del nostro territorio agricolo poiché c'è stata una proliferazione di progetti di impianti Fer, una serie di questi già realizzati —:

quali iniziative i Ministri interrogati intendano adottare, per quanto di competenza, al fine di garantire che la promozione delle energie rinnovabili non comporti, specialmente nell'attuale periodo transitorio, un'eccessiva sottrazione di suolo agricolo attivo, né una riduzione della biodiversità, né una compromissione del pae-

saggio rurale e delle attività agricole, elementi caratterizzanti il paesaggio delle nostre città e delle nostre campagne, che in quanto tale può essere considerato parte integrante dell'identità stessa del nostro Paese. (4-05384)

\* \* \*

## CULTURA

*Interrogazioni a risposta scritta:*

PICCOLOTTI e GHIRRA. — *Al Ministro della cultura.* — Per sapere — premesso che:

il Fondo nazionale per lo spettacolo dal vivo (Fnsv), istituito con la finalità di garantire sostegno finanziario a enti, associazioni, organismi, operanti nei settori delle attività musicali, di danza, teatrali, circensi e dello spettacolo viaggiante, nonché con lo scopo di promuovere e sostenere manifestazioni e iniziative di carattere e rilevanza nazionali, da svolgere in Italia o all'estero, concede contributi per progetti triennali, presentati con cadenza annuale;

secondo il parere degli interroganti, i criteri selettivi adottati dal Ministero per il triennio 2025-2027, per la prima volta resi pubblici dopo l'insediamento del Governo attualmente in carica, hanno eliminato e/o depotenziato parole e concetti quali: « contemporaneo »; « rischio culturale »; « innovazione »; « transdisciplinarietà ». Si tratta di parole-chiave considerate, storicamente, parametri essenziali per la valutazione qualitativa dei progetti. Eliminazione che si accompagna a una palese svalutazione della ricerca e della sperimentazione artistiche. A parere degli interroganti la ridefinizione dei criteri, sulla base di una discutibile indicizzazione (« indicatori di qualità indicizzata »), favorisce un significativo spostamento delle risorse verso un teatro meramente commerciale. In ultimo, i nuovi parametri incentivano l'aumento del costo dei biglietti, creando un *vulnus* inaccettabile per l'accessibilità del pubblico allo spettacolo dal vivo;

il 17 giugno 2025, sono stati pubblicati gli esiti della Commissione consultiva per la

danza, in particolare il verbale n. 4 del 26 e 27 maggio 2025. Sono emersi declassamenti, esclusioni o blocco del transito al livello superiore di numerose realtà indipendenti e di ricerca. Addirittura risultano essere 6 i festival eliminati, che non avranno cioè accesso al finanziamento, tra questi il festival *Conformazioni* di Palermo e il *Tendance*, unico festival di danza a Latina. Emblematico, poi, il caso della Sardegna, dove, di 11 realtà, ben 6 sono escluse. Tutto ciò, a fronte della valorizzazione quasi esclusiva di produzioni di balletto classico e di repertorio, nonché di enti/associazioni/organismi di recente costituzione, a giudizio dell'interrogante con orientamento smaccatamente conservatore, evidentemente in linea con l'attuale Governo;

secondo gli interroganti, il verbale suindicato, non soltanto riporta un contrasto profondo nella Commissione, ma contiene giudizi che tradiscono posizionamenti ideologici che poco hanno a che fare con la valutazione della qualità artistica delle proposte; problema, quest'ultimo, ampiamente sottolineato dal commissario Paolo Dalla Sega (si veda anche il verbale n. 3 del 2025);

il 19 giugno 2025, 3 membri (Alberto Cassani, Carmelo Grassi e Angelo Pastore, espressione degli enti locali) su 7 della Commissione consultiva per il teatro si sono dimessi, in aperto dissenso con l'indirizzo imposto dalla maggioranza di Governo attraverso i 4 membri nominati dal Ministero della cultura. In particolare, i tre dimissionari hanno dichiarato: «la scelta della maggioranza della Commissione di voler declassare la Fondazione Teatro della Toscana sulla base di motivazioni pretestuose, ci trova assolutamente contrari e rende impossibile la prosecuzione del lavoro». Dimissioni, e dichiarazioni, che preannunciano esiti (prossimi) della Commissione consultiva per il teatro, e delle altre (per esempio la Commissione consultiva per la valutazione dei progetti multidisciplinari), preoccupanti e discriminatori;

i tagli hanno colpito, retroattivamente, anche i progetti realizzati nel primo semestre del 2025, provocando annullamento di

date, cancellazione di posti di lavoro e forte instabilità nella pianificazione di compagnie, festival, scuole di formazione e altro —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto esposto in premessa, se non ritenga dunque urgente chiarire quali siano stati i criteri adottati dalla Commissione consultiva per la danza, in particolare se siano o meno coerenti con le linee guida europee e internazionali sul sostegno alla creatività contemporanea;

quali iniziative intenda intraprendere per garantire la promozione dello sviluppo della cultura, prevista tra i principi fondamentali e fondanti della nostra Costituzione e, quindi, il rispetto del pluralismo culturale e della piena libertà artistica, nonché l'accesso democratico alla cultura.

(4-05374)

ZANELLA. — *Al Ministro della cultura.*  
— Per sapere — premesso che:

l'alluvione del 17 maggio 2023 ha fatto straripare 23 fiumi in Romagna e ha provocato vittime, ingenti danni, distrutto abitazioni e posti di lavoro. Ben 32 archivi e biblioteche andati sott'acqua sono stati sommersi dal fango. I due siti maggiormente colpiti sono stati l'archivio comunale di Forlì e l'antica biblioteca del seminario vescovile;

nel deposito dell'archivio comunale erano collocati circa 6.000 metri lineari di documenti storico amministrativi, le pratiche edilizie, libri e altri beni pubblici. Di questi, oltre 2.600 metri lineari sono andati irrimediabilmente distrutti;

nell'interrato del seminario erano collocati circa 150.000 volumi, un terzo dei quali di grande importanza storica, fra cui incunaboli, cinquecentine e molti altri volumi provenienti da chiese e conventi della zona, tra cui l'antico fondo dei Gesuiti;

mentre gli impiegati comunali, sotto la direzione di funzionari del Ministero della cultura coadiuvati da volontari, effettuavano il recupero dell'ingente quantità di

materiali del comune, nel seminario veniva avviata una minuziosa e straordinaria azione di salvataggio;

si è trattato di un'operazione molto complessa: volontari, carabinieri del nucleo speciale, vigili del fuoco, protezione civile e altro, immersi nel fango per due mesi hanno raccolto delicatamente i volumi consegnandoli alla catena umana che li consegnava ad altri che provvedevano con delicatezza ad eliminare il grosso del fango;

sommariamente lavati, i libri venivano trasferiti ad altri esperti provenienti da biblioteche, archivi e altro che provvedevano alla ulteriore pulizia, alla loro identificazione, fotografandoli tutti e al loro imbustamento in sacchetti di plastica e riposti in grandi contenitori per essere impilati nei frigoriferi, sotto il controllo dei carabinieri del nucleo speciale che ogni sera trasportavano i contenitori a Orogel, dove sono tuttora conservati;

complessivamente in due mesi di estenuante lavoro, senza interruzione per domeniche o giorni festivi, sono stati recuperati oltre 50.000 volumi, i più antichi, di maggior valore;

il segretariato regionale del Ministero della cultura prima di quella che, a parere dell'interrogante, è una inopportuna soppressione, dovuta alla ristrutturazione del Ministero disposta dall'allora Ministro Sanguiliano, aveva avviato alla realizzazione di un deposito a Cesena, in un capannone del demanio con sei frigoriferi;

risulta all'interrogante che il segretario aveva altresì predisposto un « progetto di rifunzionalizzazione del deposito di Via Parri a Cesena finalizzato alla realizzazione del deposito laboratorio di restauro per i beni mobili danneggiati da eventi naturali », di cui si sono perse le tracce;

per il solo recupero dei beni archivistici e librari del comune di Forlì è stato stimato dal commissariato per la ricostruzione un costo di 8,5 miliardi di euro. Ad oltre 2 anni non pare stanziato neppure un euro né è stata avviata nessuna attività

volta al recupero dell'ingente quantità di beni tutelati finiti nel fango fatta eccezione per le prime attività di asciugatura effettuate dal laboratorio di restauro della Biblioteca nazionale di Firenze che ha sottoscritto un protocollo con il Seminario e il recupero dei registri del protocollo del comune effettuati da una ditta locale;

Orogel ha chiesto a seminario e comune il rilascio, da fine luglio 2025, dei frigoriferi perché necessari alla propria attività produttiva —:

quali iniziative di competenza intenda mettere in atto per affrontare e risolvere il grave problema riguardante i beni librari ed archivistici dei 32 siti alluvionati ed in particolare per quelli del Seminario e del comune;

se intenda assumere iniziative di competenza volte a stanziare le risorse necessarie il cui importo totale è stato da tempo comunicato al Governo;

se intenda assumere iniziative per l'attuazione di un progetto volto alla realizzazione in Romagna di un deposito e di un laboratorio di restauro per i beni mobili danneggiati da eventi naturali dotandolo di personale da formarsi adeguatamente, in considerazione anche del numero ridottissimo di restauratori qualificati attualmente presente all'interno del Ministero della cultura. (4-05375)

\* \* \*

#### DIFESA

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

nei giorni 8 e 9 maggio 2025 l'Aeronautica Militare italiana organizza la seconda edizione della conferenza internazionale sulla potenza aerospaziale intitolata « *Fighting and Winning in the Sky Beyond the Next Decade* »;

nel panel del 9 maggio 2025 « *Evolving Space Domain* », è previsto anche l'inter-

vento di Stephanie Bednarek, Vicepresidente *Commercial Sales* di SpaceX profilo direttamente interessato alla vendita dei servizi offerti a soggetti pubblici e privati;

notizie di stampa hanno affermato che vi sia una trattativa in stato avanzato tra il Governo italiano e SpaceX, nella quale, tra l'altro, potrebbe essere prevista anche la fornitura all'Italia di una serie di servizi di comunicazione per le forze armate italiane;

rispondendo all'interrogazione a risposta immediata n. 3-01640 a firma Fratoianni e altri, presentata il 7 gennaio 2025 e discussa in Aula il giorno successivo, il Ministro interrogato affermava tra l'altro che « in ambito nazionale, a livello militare, detti servizi vengono erogati grazie a sistemi in orbita geostazionaria Sicral che sono affidabili, ma offrono una copertura geografica e banda limitate. Ne consegue che la Difesa è interessata – anzi obbligata, forse – a integrare tale capacità con quelle fornite da satelliti in orbita bassa, che offrono maggiore continuità, copertura e minor tempo di latenza (...). Sussiste, quindi, l'esigenza di studiare e valutare ogni soluzione tecnicamente atta a fornire le capacità quantomeno nelle more del completamento dei programmi proprietari e/o di collaborazione (...) » –:

se il Ministro interrogato, per quanto di competenza possa chiarire a quale titolo sia stata prevista la partecipazione della vicepresidente di *Commercial Sales* di SpaceX e se questa azienda sia uno sponsor dell'evento e/o se sia intenzione del Governo utilizzare gli accordi commerciali già avviati per la clientela privata anche per l'estensione di eventuali forniture in ambito pubblico e di difesa;

inoltre, se il Ministro interrogato possa chiarire quale tipo di intese siano state sottoscritte tra SpaceX e il Ministero della difesa per l'organizzazione dell'evento e relativamente al tema sopra ricordato e quale sia lo stato di avanzamento degli

studi e delle valutazioni annunciati dal Ministro lo scorso 7 gennaio 2025.

(5-04167)

*Interrogazione a risposta scritta:*

GHIRRA. — *Al Ministro della difesa, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

pochi giorni dopo aver presentato l'atto di sindacato ispettivo n. 4-05331 riguardante il ritrovamento in Sardegna di un missile *Aster 30*, inesplosivo e potenzialmente pericoloso, disperso durante le esercitazioni nel poligono interforze di Quirra, poco distante dalla costa, da notizie di stampa locale l'interrogante ha appreso dell'imposizione di un divieto di navigazione, pesca e balneazione in vigore dal 16 giugno al 25 luglio, che interesserà tre porzioni di mare nella medesima area, davanti a Murtas e altre davanti e al largo di Capo san Lorenzo, punto di lancio del poligono interforze;

in particolare, a ridosso della riva e al largo sono state istituite numerose e vaste aree legate ad attività della nave militare Numana, che dovrebbe esplorare i fondali con un Rov, un robot subacqueo; gli uffici della Guardia costiera di Arbatax che hanno emesso l'avviso avrebbero dichiarato di non conoscere le ragioni delle attività della Numana, cacciamine della Marina militare italiana. Di certo si tratterebbe comunque di operazioni legate alla presenza del poligono e alle esercitazioni, che per la parte a fuoco di norma si interrompono durante la stagione estiva; l'ordinanza che ha interdetto, per motivi di pubblica incolumità, sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, il traffico marittimo e ogni altra attività di fruizione del mare e del demanio marittimo, interviene in piena stagione balneare in un territorio nel quale il turismo è una delle principali fonti di sviluppo;

l'accesso ai bagnanti era stato ufficialmente autorizzato dal 1° giugno grazie a un'intesa tra lo Stato e la Regione. Tuttavia, la nuova ordinanza cambia temporanea-

mente le condizioni d'uso del litorale, introducendo una nuova fase di limitazioni per motivi legati alla sicurezza delle attività sottomarine;

non si tratterebbe però di attività connesse al recupero dei due missili dispersi a fine maggio, durante l'esercitazione *Joint Stars*, che avevano sollevato preoccupazione per la sicurezza in mare. L'*Aster 30* e lo *Stinger*, infatti, giacerebbero su fondali più profondi e distanti, rispettivamente a 600 e 100 metri, e al momento non risulterebbero previste operazioni per il loro recupero;

nel frattempo, la Guardia costiera ha invitato tutte le imbarcazioni a rispettare scrupolosamente i limiti imposti dall'ordinanza, per non intralciare le attività tecniche della Marina e per garantire l'incolumità di residenti e turisti. I divieti imposti potrebbero generare disagi per chi frequenta il tratto costiero, soprattutto durante i mesi estivi, ma sarebbero considerati necessari per consentire le operazioni sottomarine in sicurezza;

questa vicenda solleva una volta di più interrogativi sulla gestione e sulla sicurezza delle esercitazioni, che spesso vengono descritte come simulazioni al *computer* o *test* controllati e che invece presentano profili di pericolosità, e comunque implicano limitazioni e restrizioni significative sulla popolazione e sulle attività economiche del territorio;

va considerata la nota e preponderante presenza militare in Sardegna e le croniche condizioni sistemiche di crisi sociale, economica, infrastrutturale che attanagliano l'isola a fronte dei continui sacrifici imposti alla comunità, anche in termini di insalubrità ambientale a causa della mancata bonifica dei luoghi —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza della vicenda in oggetto; quali motivi siano alla base della decisione di modificare il concordato calendario delle restrizioni, nelle aree soggette a servitù militare, e quali iniziative di competenza urgenti ritengano di dover adottare per ridurre l'impatto delle esercitazioni mili-

tari sul territorio, sulle attività produttive e sulla salute dei cittadini. (4-05369)

\* \* \*

## ECONOMIA E FINANZE

*Interrogazione a risposta orale:*

TENERINI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 1 comma 5 del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (Tusp — decreto legislativo n. 175 del 2016) prevede che « le disposizioni del presente decreto non si applicano alle società quotate, salvo che non sia espressamente previsto ». Per società quotate si intendono « le società a partecipazione pubblica che emettono azioni quotate in mercati regolamentati » articolo 2 comma 1, lettera *p*);

in materia di trattamento economico degli organi dirigenziali delle società partecipate, l'articolo 11, comma 6 del Tusp prevede che esso non può « eccedere il limite massimo di euro 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario, tenuto conto anche dei compensi corrisposti da altre pubbliche amministrazioni o da altre società a controllo pubblico »;

dalla lettera della norma appare chiaro come quest'ultima previsione non si applichi alle società partecipazione pubblica quotate, in quanto si limita a stabilire che occorre prendere in considerazione soltanto le « società a controllo pubblico » senza richiamare espressamente (anche) le « società quotate », come invece avviene all'interno di differenti previsioni del Tusp in cui dette società sono richiamate esplicitamente;

a riprova che gli emolumenti percepiti dalle società pubbliche non possono essere soggetti a cumulo o compressione, l'articolo 43 del decreto-legge n. 48 del 2023, con-

vertito, con modificazioni dalla legge n. 85 del 2023, con l'obiettivo di perseguire una razionalizzazione in materia di politica di remunerazione sui compensi di dette società, prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze, nell'esercitare i diritti dell'azionista, privilegi le componenti variabili direttamente collegate alle *performance* aziendali e a quelle individuali, rispetto a quelle fisse, senza peraltro porre specifiche limitazioni —:

se non si intenda assumere iniziative di competenza volte a chiarire, anche mediante una espressa circolare che ai fini del rispetto del limite dei compensi di cui all'articolo 11, comma 6 del Tusp, occorre fare riferimento unicamente ai compensi percepiti anche cumulativamente da amministrazioni pubbliche e da società a « controllo pubblico », rimanendo invece necessariamente esclusi i compensi ricevuti da società quotate a partecipazione pubblica, non essendo queste ultime espressamente richiamate dal predetto articolo 11, comma 6. (3-02044)

*Interrogazione a risposta scritta:*

BENZONI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro per gli affari regionali e le autonomie, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

la disciplina fiscale riguardante i lavoratori frontalieri rappresenta da sempre una materia estremamente delicata, in cui occorre bilanciare esigenze di equità, rispetto dei trattati internazionali, sostenibilità dei servizi territoriali e tutela dei diritti dei lavoratori italiani impiegati oltreconfine;

in particolare, a seguito dell'entrata in vigore della cosiddetta «tassa sulla salute» — introdotta per i frontalieri italiani in Svizzera appartenenti al cosiddetto «vecchio regime», ossia assunti prima del 17 luglio 2023 — sono emerse fin da subito gravi criticità sotto il profilo tecnico, operativo e, non ultimo, costituzionale;

tale misura, formalmente qualificata come «contributo», si configura di fatto

come un'imposizione aggiuntiva, andando a colpire una categoria di lavoratori già sottoposta a prelievo fiscale attraverso i ristorni fiscali derivanti dalla tassazione in Svizzera, in base agli accordi bilaterali vigenti, in particolare l'Accordo del 1974, più volte richiamato anche nei recenti interventi normativi;

a distanza di oltre 21 mesi dalla sua introduzione, non solo le regioni italiane di confine (Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta e Provincia autonoma di Bolzano) non hanno ancora definito le modalità operative per rendere applicabile il prelievo, ma numerose forze politiche, sia di maggioranza che di opposizione, ne hanno messo in discussione la legittimità e l'opportunità, considerando anche il rifiuto da parte della Confederazione elvetica di fornire dati reddituali dei «vecchi» frontalieri, in osservanza delle clausole previste dai trattati internazionali;

le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative hanno ribadito la loro ferma contrarietà alla tassa, sottolineando come i lavoratori frontalieri già contribuiscano significativamente alle finanze pubbliche italiane tramite i ristorni, che alimentano la spesa corrente dei comuni di frontiera e dovrebbero, se meglio utilizzati, concorrere anche al finanziamento del sistema sanitario senza necessità di ulteriori aggravii fiscali per i cittadini coinvolti;

nonostante la convocazione del tavolo interministeriale previsto dalla legge n. 83 del 2023, la sua operatività è ancora bloccata dalla mancata adozione del regolamento interno di funzionamento, ritardando un confronto organico sulle reali priorità del lavoro frontaliero, quali la definizione dello Statuto del lavoratore frontaliero, l'accesso all'Assegno unico universale frontalieri (Auue), le nuove modalità della Naspi e l'estensione delle retribuzioni convenzionali;

peraltro, il protrarsi dell'incertezza normativa e fiscale rappresenta un grave danno per migliaia di famiglie italiane che vivono di lavoro frontaliero, costrette a convivere con l'alea di un prelievo aggiun-

tivo mai effettivamente applicato e con le difficoltà operative che ne derivano —:

se intendano adottare iniziative di carattere normativo affinché la cosiddetta «tassa sulla salute» per i frontalieri appartenenti al vecchio regime fiscale venga abrogata, in considerazione delle criticità operative e della potenziale incostituzionalità della misura;

quali iniziative urgenti, per quanto di competenza, intendano adottare per garantire che le risorse derivanti dai ristorni fiscali siano impiegate in modo trasparente e vincolato, anche a beneficio del sistema sanitario delle aree di frontiera, evitando soluzioni penalizzanti per i lavoratori;

quali tempi e modalità prevedano per l'adozione del regolamento di funzionamento del tavolo interministeriale sul lavoro frontaliero istituito dalla legge n. 83 del 2023, al fine di accelerare l'apertura della fase operativa e la discussione delle riforme necessarie. (4-05371)

\* \* \*

### IMPRESE E MADE IN ITALY

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

nei giorni scorsi sono circolate voci insistenti circa un possibile ridimensionamento delle attività produttive dello stabilimento Leonardo di Pomigliano d'Arco, con ipotesi di trasferimento di lavorazioni e riconversione della destinazione del sito;

tali indiscrezioni, rilanciate anche da rilievi tecnici effettuati nei capannoni, hanno generato forte preoccupazione tra i lavoratori e le rappresentanze sindacali, che temono una progressiva dismissione della funzione manifatturiera del sito;

il comunicato sindacale della Rappresentanza sindacale unitaria Leonardo Po-

migliano, diffuso in data 25 giugno 2025, denuncia il rischio concreto di un indebolimento del ruolo strategico dello stabilimento, a seguito delle recenti scelte aziendali nel quadro della nuova divisione aeronautica del gruppo Leonardo;

la Rappresentanza sindacale unitaria ha indetto due ore di sciopero per ciascun turno di lavoro per ribadire il valore industriale e occupazionale del sito, e per sollecitare l'intervento delle istituzioni affinché venga tutelata la vocazione produttiva, ingegneristica e occupazionale di Pomigliano;

il sito di Pomigliano rappresenta un *asset* strategico per l'industria aerospaziale italiana, con ricadute significative in termini di occupazione diretta e indiretta, *know-how* e sviluppo tecnologico;

ogni ipotesi di ridimensionamento o riconversione non concertata avrebbe ripercussioni gravi sul tessuto sociale, economico e produttivo di un'area già colpita da crisi industriali e fenomeni di desertificazione produttiva —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti sopraesposti e di quali informazioni dispongano in merito alle reali intenzioni del gruppo Leonardo sul sito di Pomigliano d'Arco;

quali iniziative urgenti intendano adottare, per il tramite dei propri uffici e degli strumenti di monitoraggio a disposizione, affinché venga garantita la continuità produttiva, la salvaguardia dei livelli occupazionali e la valorizzazione del sito nel quadro delle strategie industriali nazionali;

se non ritengano opportuno convocare con urgenza un tavolo istituzionale con il gruppo Leonardo, le rappresentanze sindacali e gli enti territoriali per fare chiarezza e garantire una programmazione industriale condivisa, partecipata e trasparente. (4-05372)

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

il sito industriale Versalis di Priolo rappresenta un *asset* strategico per l'eco-

nomia siciliana e per l'occupazione del territorio;

nelle ultime settimane si sono susseguite dichiarazioni da parte di rappresentanti di Versalis riguardo al futuro del sito, in particolare sulla prevista trasformazione in bioraffineria;

da una recente intervista rilasciata dall'ing. Antonino Governanti, responsabile dello stabilimento Versalis di Priolo, emergerebbero, a parere degli interroganti, elementi di forte preoccupazione e incertezza sul progetto;

i tempi di realizzazione della bioraffineria sono già slittati rispetto alle previsioni iniziali, con la data di messa in esercizio che passa dal 2028 al 2030;

la fase di progettazione di dettaglio e l'iter autorizzativo non sono ancora iniziati, mentre la demolizione degli impianti esistenti dovrebbe partire dal primo luglio 2025 con una durata prevista di 18 mesi;

non risultano chiari gli impegni relativi all'utilizzo delle imprese locali e dei lavoratori dell'indotto, limitati apparentemente solo alla fase di demolizione e bonifica;

emerge, altresì, una significativa incertezza su chi realizzerà il progetto e, soprattutto, su chi gestirà la futura bioraffineria;

il recente riassetto organizzativo di Eni, con la creazione di Eni industrial evolution (Eie) per le raffinerie tradizionali e il mantenimento di *Enilive* per le bioraffinerie, lascia dubbi sulla collocazione del progetto di Priolo;

Versalis, specializzata in chimica, non ha competenze specifiche nel settore della raffinazione e bioraffinazione —

se i Ministri interrogati siano a conoscenza del soggetto del gruppo Eni che sarà responsabile della gestione della bioraffineria di Priolo una volta completata la fase di riconversione, nonché di eventuali garanzie circa la continuità degli impegni assunti da Versalis nei protocolli firmati con alcune organizzazioni sindacali, nel

caso in cui la gestione del sito dovesse passare ad un altro soggetto del gruppo Eni;

se, sulla base delle informazioni in loro possesso, non ritengano di poter escludere che il ruolo di Versalis si esaurisca nella sola fase di demolizione degli impianti esistenti con successivo trasferimento delle responsabilità ad altre società del gruppo;

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei reali tempi di realizzazione del progetto e delle ragioni dello slittamento;

quali iniziative di competenza intendano adottare per garantire la tutela sia dei lavoratori diretti, sia dell'indotto, durante la fase di transizione e nelle fasi successive, nonché per assicurare il rispetto dei cronoprogrammi e degli impegni assunti dall'azienda verso il territorio;

se il Ministro delle imprese e del *made in Italy* sia stato informato della nuova struttura organizzativa di Eni e delle sue implicazioni per i siti industriali italiani, in particolare per quello di Priolo. (4-05373)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

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

con la legge di bilancio 2025, all'articolo 1, comma 781, per le esigenze di potenziamento degli interventi infrastrutturali in favore dei comuni costieri capoluogo di provincia della Regione Siciliana e della regione Calabria con popolazione inferiore a 50.000 abitanti, con particolare riferimento alla messa in sicurezza di ponti e viadotti, ai lavori su opere infrastrutturali relativi a edifici pubblici, con particolare riguardo a scuole e asili nido, nonché al potenziamento delle infrastrutture idriche, è stata autorizzata la spesa di 0,5 milioni di

euro per l'anno 2025 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027;

il comma 782, con riguardo alle predette risorse, ha stabilito che le stesse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio;

il decreto dovrà altresì stabilire i criteri e le modalità per l'utilizzo delle risorse medesime nonché i termini e le modalità per il monitoraggio e la rendicontazione;

l'obiettivo della disposizione è quello di rafforzare le opere pubbliche esistenti e realizzarne di nuove per migliorare la qualità della vita e la sicurezza dei cittadini che vivono in queste aree, con particolare riguardo alla manutenzione e al consolidamento di ponti e viadotti, spesso elementi critici delle infrastrutture di trasporto, soprattutto in territori con caratteristiche geomorfologiche particolari come quelli costieri —:

quale sia lo stato di attuazione della disposizione indicata in premessa, con specifico riferimento all'adozione del decreto attuativo che doveva essere emanato entro il 1° marzo 2025. (3-02042)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il collegamento ferroviario Torino-Chivasso-Ivrea rappresenta un'arteria strategica per la mobilità quotidiana di migliaia di cittadini e lavoratori del Canavese, risultando fondamentale anche per il tessuto economico-produttivo dell'area, integrata nella città metropolitana di Torino;

nonostante tale rilevanza, la linea versa in condizioni di grave inefficienza: i treni sono spesso sovraffollati, al punto da non garantire un posto a sedere per tutti i passeggeri, mentre sono frequenti le can-

cellazioni dei convogli e i ritardi accumulati;

emblematico è il fatto che per percorrere i 40 chilometri tra Torino e Ivrea occorra mediamente un'ora, con tempi incompatibili con le esigenze dei pendolari e della logistica aziendale;

le problematiche del servizio ferroviario sono oggetto di costanti segnalazioni da parte dell'utenza, ma anche di ripetuti appelli da parte di varie associazioni del territorio, tra cui Confindustria Canavese, che riunisce 350 imprese e oltre 12 mila addetti: il presidente Paolo Conta ha recentemente sollecitato un intervento urgente per migliorare la rete ferroviaria e una più efficiente integrazione del servizio nella pianificazione metropolitana;

oltre al potenziamento dell'offerta ferroviaria, sono state avanzate proposte di sviluppo di una rete di autobus elettrici a servizio delle aree industriali meno collegate, in sinergia tra pubblico e privato;

è evidente come le criticità richiamate compromettano non solo la qualità della vita dei cittadini, ma anche la competitività economica dell'intero Canavese, ostacolando la mobilità e l'attrattività del territorio per nuovi investimenti —:

quali iniziative di competenza intenda adottare con la massima celerità per garantire un servizio ferroviario adeguato ed efficiente sulla tratta Torino-Chivasso-Ivrea, in termini di frequenza, puntualità e capacità dei convogli, anche valutando la realizzazione di interventi infrastrutturali o di modernizzazione tecnologica per ridurre i tempi di percorrenza lungo la tratta.

(5-04153)

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

la giurisprudenza più recente della Corte di cassazione ha riconosciuto l'esistenza del danno da rumore autostradale, chiarendo, tra l'altro, che il diritto fondamentale alla salute è da considerarsi « va-

lore prevalente rispetto a qualsiasi esigenza della produzione, in quanto funzionale al diritto a una normale qualità della vita »;

l'ordinanza n. 631 del 2025 ha, infatti, condannato in via definitiva la società Autostrade per l'Italia a risarcire con circa un milione di euro una famiglia residente a Varazze, in provincia di Savona, la cui abitazione è situata nei pressi dell'autostrada A10;

si tratta di una decisione significativa, che potrebbe aprire la strada, su tutto il territorio nazionale, ad azioni legali analoghe da parte di cittadini residenti non solo in prossimità di tratte autostradali sprovviste di adeguate opere di mitigazione acustica, ma anche — per evidente analogia — in situazioni simili causate da linee ferroviarie, come accade quotidianamente ai cittadini di Settebagni;

già il 26 giugno 2020 il Comitato di quartiere Settebagni segnalava il grave inquinamento acustico nei pressi del km 15 della linea ferroviaria Roma-Firenze, in località Settebagni, richiedendo alle autorità competenti rilevazioni del rumore in via Sant'Antonio di Padova (zona sud di Settebagni), in via dello Scalo di Settebagni (zona centrale) e in via Piombino (zona nord);

le rilevazioni effettuate dall'agenzia regionale per la protezione ambientale del Lazio (Arpa) il 22 giugno 2021 hanno evidenziato valori di rumore non conformi alla normativa vigente, con un superamento di 6,0 dB rispetto al limite di 60 dB nella fascia notturna;

a seguito di ciò, il Dipartimento tutela ambientale, con nota del 25 giugno 2021, ha richiesto a Rfi — oltre alla verifica dello stato di manutenzione della tratta — la limitazione della velocità dei treni o l'installazione di pannelli fonoassorbenti;

con nota del 5 agosto 2021 Rfi rispondeva affermando, tra l'altro, che il proprio Piano di risanamento acustico, aggiornato nel 2018 prevedeva per Settebagni un intervento di mitigazione tramite barriera antirumore lunga circa 1.634 metri e alta fino a 7,0 metri sul piano del ferro;

per quel che riguardava la tempistica Rfi precisava che l'intervento non risultava ancora avviato, in quanto non incluso tra quelli approvati dalla Conferenza Unificata Stato-regioni, che con l'intesa del 1° luglio 2004 si era espressa soltanto sullo stralcio di piano relativo ai primi quattro anni;

Rfi aggiungeva anche che « di norma, il dimensionamento delle barriere di piano va effettuato con riferimento ai ricettori già esistenti nella fascia ferroviaria alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998 e non alle più recenti edificazioni, come risulta essere il fabbricato in corrispondenza del quale sono state eseguite le misure. Infatti, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998, per i “fabbricati di nuova realizzazione” gli interventi di mitigazione acustica per il rispetto dei limiti immissione sono da ritenersi a carico del titolare della concessione edilizia »;

ulteriori rilevazioni effettuate il 2 dicembre 2021 in via dello Scalo di Settebagni hanno evidenziato un superamento di 5,0 dB rispetto al limite di 60 dB nella fascia notturna; a seguito di queste nuove misurazioni, il Dipartimento tutela ambientale, con nota del 13 dicembre 2021, ha ribadito a Rfi le richieste già avanzate il 25 giugno 2021;

all'interrogante non risulta che, da allora, siano state adottate iniziative concrete da parte di Rfi per mitigare l'inquinamento acustico, in particolare quello notturno —:

quali iniziative di competenza intenda intraprendere il Ministro interrogato, anche al fine di evitare l'apertura di numerosi e legittimi contenziosi da parte dei cittadini, affinché sia posto rimedio in tempi rapidi alla situazione sopra esposta.

(5-04154)

CASU, BARBAGALLO, GHIO e MORAS-SUT. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in controtendenza rispetto alle misure sul carovita, le aziende del trasporto pub-

blico locale hanno reso noto che non erogheranno la seconda *tranche* dell'*una tantum* contrattuale, prevista dall'ultimo rinnovo del Ccnl autoferrotranvieri-internavigatori per novembre e pari a 250 euro;

nell'incontro con le organizzazioni sindacali, le aziende del trasporto pubblico hanno dichiarato l'impossibilità di fare fronte al pagamento a causa dei mancati ricavi conseguenti alle restrizioni derivanti dalle misure di tutela dal Covid, che oggi determina la mancanza di risorse dedicate all'*una tantum*;

tale situazione scarica sui lavoratori una grande responsabilità, relegandoli in una situazione di difficoltà economica con conseguenze importanti sulla diffusa disaffezione e un'evidente fuga dal lavoro — che oggi sconta anche una esposizione maggiore a situazioni di rischio per la propria incolumità — indebolendo un servizio pubblico collettivo che invece risulta centrale nella transizione ecologica;

è necessario che le aziende del trasporto pubblico siano messe nelle condizioni di poter erogare rapidamente gli importi economici stabiliti dalla contrattazione collettiva, nel rispetto dei diritti contrattuali pattuiti per un servizio pubblico collettivo all'altezza delle sfide future —:

quali iniziative urgenti di competenza il Ministro interrogato intenda adottare per garantire ai lavoratori del settore del trasporto pubblico locale il riconoscimento dell'*una tantum* contrattuale prevista per novembre. (5-04155)

CASU, SCARPA e FASSINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'8 maggio 2022 il diciassettenne Davide Pavan veniva investito e ucciso da un'auto mentre rincasava alla guida del suo *scooter*;

a quel che risulta da notizie di stampa, al dolore per la tragedia la famiglia del giovane deve oggi aggiungere un, certamente involontario ma gravissimo, oltraggio;

infatti, si legge in una intervista concessa dalla mamma del giovane, la famiglia è stata chiamata a pagare 183 euro per « togliere i rottami e spargere della segatura sul sangue di Davide e sui liquidi del motore rimasti sull'asfalto »;

si tratta, con tutta evidenza, di una richiesta intollerabile, che sconcerata e adolora, che mai avrebbe dovuto essere fatta e che richiede azioni concrete volte ad impedire che simili, gravissimi, episodi si ripetano;

invece, è necessario intervenire concretamente per sostenere le vittime della strada e le loro famiglie. La violenza stradale, infatti, ha un costo umano, emotivo e sociale, molto pesante e richiede interventi concreti per garantire pienamente ristoro e assistenza; a tal fine, il 25 novembre 2022 il gruppo del Partito Democratico ha presentato una proposta di legge (A.C. 638) a firma Casu, Bakkali, Barbagallo, Ghio, Morassut avente ad oggetto « disposizioni concernenti l'assistenza alle vittime di reati nella circolazione stradale sul lavoro » che allo stato non risulta ancora calendarizzata;

in Italia dal 1982 (legge 7 agosto 1982 n. 526, « legge sulle assicurazioni ») è previsto un contributo forfettario « per il rimborso delle prestazioni erogate ai danneggiati dalla circolazione dei veicoli », ma, come è noto, le prestazioni erogate dal Servizio sanitario nazionale sono di fatto limitate all'assistenza e alla cura delle vittime di sinistri stradali sino all'eventuale recupero della loro mobilità fisica, mentre per coloro che devono sottoporsi a cure riabilitative prolungate non è prevista alcuna tutela nel tempo. Di solito non più di cinque anni, e comunque nei limiti delle risorse finanziarie e della disponibilità di personale, tanto è vero che in molti casi sono le rispettive famiglie o associazioni di volontariato a farsi carico del problema;

inoltre è necessario dare vita ad un percorso che consenta a coloro che hanno subito un sinistro e alle famiglie di trovare pronta assistenza legale, quella sanitaria e in che maniera accedere ai fondi attraverso

una rete di « case di mutuo-aiuto » collocate in ogni provincia e città;

le risorse derivanti dalla RC auto da oltre 40 anni devono essere utilizzate per rafforzare le iniziative di sostegno alle vittime della strada;

sulla questione l'interrogante ha già presentato un atto di sindacato ispettivo, l'interrogazione a risposta immediata in IX Commissione n. 5-00719, relativa alla tutela della sicurezza stradale e del pieno sostegno alle vittime della strada e alle loro famiglie, svolta il 20 aprile 2023 —:

quali iniziative di competenza intenda intraprendere il Ministro interrogato per garantire in concreto il pieno sostegno alle vittime della strada ed alle loro famiglie, e nel contempo quali iniziative di competenza intenda intraprendere affinché non si ripetano episodi gravissimi come quello sopra ricordato. (5-04157)

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

il 2 agosto 2024 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha convocato per il 5 settembre 2024 una riunione avente per oggetto: « Contrasto al fenomeno delle aggressioni nel settore del trasporto ferroviario »;

sono chiamati a partecipare alla citata riunione il Ministero dell'interno, la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, l'Anci, Trenitalia, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Orsa Ferrovieri, Fast-Confsal;

tra l'altro la riunione citata dovrebbe anche valutare l'efficacia delle misure adottate nell'ambito del protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico urbano sottoscritto tra i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno, la conferenza Stato-regioni, l'Anci, le associazioni delle aziende e i sindacati firmatari del Ccnl nell'aprile 2022 —:

a quali misure si faccia riferimento, visto che l'attuale Governo ancora non ri-

sulta aver intrapreso alcuna iniziativa concreta per dare seguito al citato protocollo;

cosa intendano fare i Ministri interrogati per evitare che l'emergenza trasporti di questa estate accresca il numero delle aggressioni contro il personale. (5-04159)

CASU e GHIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, e successive modificazioni e integrazioni, attuativo della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 — relativa alle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, nonché della direttiva 2002/15/CE, concernenti disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e recante l'abrogazione della direttiva 88/599/CEE del Consiglio — affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di coordinare i controlli sull'autotrasporto;

le verifiche su strada e presso le sedi aziendali sono invece pianificate rispettivamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, quest'ultimo agisce tramite l'Ispettorato nazionale del lavoro;

il Rapporto attività di vigilanza — anno 2024, pubblicato dall'Ispettorato nazionale del lavoro all'inizio del mese di aprile 2025, ha rilevato (a pagina 7) che, per quanto riguarda la vigilanza in materia di autotrasporto, sono state effettuate 1.568 ispezioni, di cui 1.323 risultate irregolari, con una percentuale di irregolarità pari all'84,4 per cento (rispetto all'80,8 per cento del 2023);

dall'analisi del rapporto emerge inoltre che, a partire dal 2022, molte delle irregolarità riscontrate sono relative al cronotachigrafo, a seguito del cambiamento delle disposizioni sui dispositivi;

durante il convegno « La riforma dell'autotrasporto compie 20 anni — Il decreto legislativo 286/2005 fra luci e ombre », or-

ganizzato il 4 aprile 2025 a Trieste dall'università di Trieste in occasione della presentazione del nuovo corso di alta formazione in *Logistics Management*, in convenzione con Federtrasporti, il direttore dell'Ispettorato territoriale del lavoro di Trieste e Gorizia ha rilevato che le verifiche degli ispettori e i controlli minimi, che hanno riguardato 4,3 milioni di giornate lavorate, coprono solo il 3 per cento del totale stimato di circa 145 milioni di giornate, calcolato considerando 725.924 veicoli (soggetti al regolamento UE 561/2006 sui tempi di guida e riposo) e una media di 200 giornate lavorative per conducente;

il quadro sopra esposto si inserisce in un contesto più ampio riguardante il mondo del trasporto merci e della logistica, un settore strategico per il nostro Paese, che contribuisce in maniera significativa al Pil — con una percentuale prossima al 10 per cento — e impiega oltre un milione e mezzo di lavoratrici e lavoratori;

tra le principali criticità segnalate dalle imprese del settore figurano la mancanza di regolamentazione del mercato, la grave carenza di conducenti professionali, l'aumento dei costi operativi, nonché — più in generale — la scarsa attenzione riservata, a parere degli interroganti, dal Governo Meloni alle necessità di un comparto che dovrebbe essere prontamente rimesso al centro dell'azione politica per affrontare la crisi in atto —:

quali iniziative di competenza stiano intraprendendo i Ministri interrogati per rispondere alle gravi difficoltà del settore, al fine di renderlo competitivo a livello europeo, e se intendano agire con tempestività per rafforzare l'attività ispettiva, a tutela della legalità del sistema, nell'interesse delle numerose imprese che operano nel rispetto delle norme e a garanzia della sicurezza di lavoratrici, lavoratori e cittadini.

(5-04164)

CASU, SIMIANI, CIANI, DI BIASE, MARDIA, MANCINI, MORASSUT, ORFINI e PRESTIPINO. — *Al Ministro delle infra-*

*strutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito dell'aggiornamento 2023 del contratto di programma 2022-2026 — parte investimenti tra Rete ferroviaria italiana e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Governo è intervenuto per rimodulare le risorse già allocate sui progetti del contratto per esigenze di finanza pubblica sulla base delle quali Rete ferroviaria italiana ha effettuato una ricognizione dello stato di impiego delle risorse contrattualizzate nel vigente CdP-I 2022-2026, con l'elenco delle opere avviate a realizzazione, ossia con obbligazione giuridicamente vincolante e di quelle da avviare a realizzazione;

nell'ambito delle risorse non ancora impegnate sono state quindi individuate risorse rimodulabili per 2.502 milioni di euro che hanno interessato, per circa il cinquanta per cento, la realizzazione di opere vitali per il rilancio della regione Lazio e dei suoi territori andando a bloccare interventi che avrebbero potuto migliorare la vita delle persone e dei pendolari e che invece, oggi, sono state definanziate dal Governo nazionale;

nello specifico si è scelto di ridurre 234 milioni dei 244 milioni di euro di risorse destinate per il raddoppio della tratta fra Cesano e Vigna di Valle sulla Roma-Viterbo; dei 382 milioni di euro necessari per la chiusura dell'anello ferroviario nella Capitale, ne rimangono 87 milioni di euro; degli 83 milioni che servivano per il raddoppio della tratta Lunghezza-Guidonia, a quanto consta agli interroganti ne restano solo 6. La Roma-Pescara si è vista togliere 845 milioni di euro destinati agli interventi sulla tratta. Risulta, quindi, una riduzione di 1.500 milioni di euro sul totale di 2.502 milioni di euro; le risorse sono state poi indirizzate ad altri interventi con fabbisogni urgenti;

su quanto sopra esposto il gruppo del Partito Democratico ha presentato vari atti di sindacato ispettivo. Il 2 aprile 2025 il Governo ha risposto alla interrogazione in Commissione 5-03560 affermando che « (...)

le nuove risorse saranno allocate sugli interventi che garantiscono una maggiore maturità progettuale tale da garantire l'avvio delle gare o degli *iter* progettuali — per le opere commissariate — nel corso del 2025. Pertanto, in riferimento agli interventi per le ferrovie citati dal deputato interrogante, l'assegnazione delle risorse verrà allineata a livello temporale con lo sviluppo dell'*iter* progettuale e realizzativo delle stesse che, dunque, non incorrerà in alcun blocco »;

si tratta di una risposta che a giudizio degli interroganti non soddisfa, in quanto il Governo non ha assunto formalmente l'impegno all'attuazione dei progetti elencato e non ha assicurato che le nuove risorse stanziata nell'ultimo bilancio vengano sicuramente destinate alle opere precedentemente definanziate a Roma e nel Lazio, « ma solo che saranno dedicate alle opere che garantiscono maggiore maturità progettuale », implicitamente mettendo in conto che, qualora, vi fossero dei rallentamenti, quelle opere potrebbero slittare ulteriormente;

è necessario che il Ministro interrogato fornisca ai cittadini della regione Lazio certezze in merito alla realizzazione di progetti fondamentali per il potenziamento della mobilità della medesima regione —:

quale sia lo stato di avanzamento dei lavori per la chiusura dell'anello ferroviario, per la tratta Cesano-Vigna di Valle, per le tratte Vigna Clara-Tor di Quinto e Vigna Clara-Valle Aurelia e per la tratta Lunghezza-Guidonia, e se la maturità progettuale raggiunta da ciascuna di esse consentirà di garantirne la chiusura nei tempi previsti dall'iniziale cronoprogramma. (5-04165)

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

notizie di stampa riferiscono che, giovedì 17 aprile 2025, il treno ad alta velocità 8801, partito da Venezia e diretto a Lecce, avrebbe investito delle pecore provocando il danneggiamento del treno medesimo;

l'incidente ha causato il blocco di tutti i treni lungo la linea, tra cui il treno 9511 Milano Centrale-Lecce;

al riguardo i viaggiatori di quest'ultimo treno hanno riferito di non aver ricevuto alcuna comunicazione se non notizie frammentarie e che venivano sistematicamente modificate, su quanto stava accadendo;

risulta all'interrogante che il treno 9511 sia rimasto fermo in aperta campagna per quasi sette ore, provocando gravi disagi ai passeggeri, tra i quali erano presenti molti bambini oltre a numerosi turisti;

inoltre, il treno 9511 sarebbe stato successivamente fermato a Bari, sebbene il termine della sua corsa fosse Lecce, senza anche in questo caso che venissero fornite spiegazioni ai viaggiatori;

la decisione di far scendere i passeggeri a Bari e di trasferirli su due treni regionali diretti a Lecce ha causato ulteriori disagi, in quanto i viaggiatori sono stati costretti ad affollarsi su mezzi non adeguati, con difficoltà particolarmente accentuate per le persone anziane o con mobilità ridotta, che hanno dovuto affrontare spostamenti complessi e disagi —:

se il Ministro interrogato possa chiarire, per quanto di competenza, quanti treni siano stati coinvolti e con quanti minuti di ritardo complessivamente;

per quale motivo il treno Milano-Lecce sia stato fermato a Bari senza arrivare, come invece previsto a Lecce;

se, inoltre, possa chiarire perché non siano state fornite comunicazioni puntuali ai viaggiatori, costretti a trascorrere quasi sette ore fermi in aperta campagna, senza informazioni e in condizioni di grave disagio e cosa intenda fare per evitare che un simile disservizio possa ripetersi.

(5-04166)

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

la giurisprudenza più recente della Corte di cassazione ha riconosciuto l'esistenza del danno da rumore autostradale;

l'ordinanza n. 631 del 2025 ha, infatti, condannato in via definitiva la società Autostrade per l'Italia a risarcire con circa un milione di euro una famiglia residente a Varazze, in provincia di Savona, la cui abitazione è situata nei pressi dell'autostrada A10;

è stata così confermata la sentenza della Corte di appello di Genova, che aveva riconosciuto il diritto della famiglia al risarcimento per danno esistenziale e per il deprezzamento del valore dell'abitazione, causati dall'esposizione prolungata ai rumori provenienti da un tratto autostradale privo di barriere fonoassorbenti;

la Corte di cassazione chiarisce, tra l'altro, che il diritto fondamentale alla salute è da considerarsi « valore prevalente rispetto a qualsiasi esigenza della produzione, in quanto funzionale al diritto a una normale qualità della vita »;

si tratta di una decisione significativa, che potrebbe aprire la strada, su tutto il territorio nazionale, ad azioni legali analoghe da parte di cittadini residenti in prossimità di tratte autostradali sprovviste di adeguate opere di mitigazione acustica, come accade quotidianamente ai cittadini di Settebagni, residenti nei pressi della diramazione nord dell'autostrada A1 Milano-Roma, bretella Settebagni;

un grave incendio del 29 agosto 2020, sviluppatosi nei campi esterni alle pertinenze di Autostrade per l'Italia, in corrispondenza dell'area di servizio Salaria Ovest-Settebagni (km 23 della diramazione Roma Nord), ha distrutto la vegetazione fungente da barriera naturale al rumore. Per questo i cittadini hanno sollevato la questione chiedendo interventi urgenti per la mitigazione dell'inquinamento acustico;

in data 19 novembre 2020, con lettera prot. CD-117337, l'allora assessore ai lavori pubblici del municipio Roma III, Francesco Pieroni sollecitava Autostrade per l'Italia ad avviare immediatamente tutte le iniziative necessarie per eliminare l'inquinamento acustico verso l'abitato di Settebagni tramite l'installazione di barriere antirumore;

il 30 novembre 2020, Autostrade per l'Italia rispondeva alla richiesta dell'assessore, informando che le barriere antirumore sarebbero state installate solo nel tratto fino all'area di servizio;

nella medesima comunicazione, Autostrade precisava che « (...) nel piano di risanamento non sono ricompresi interventi di mitigazione acustica a protezione degli edifici residenziali realizzati o concessi dopo il 1° giugno 2004, per i quali gli interventi di risanamento acustico, eventualmente necessari, sono a carico del titolare della concessione (articolo, 8, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 142 del 2004) (...) », dichiarandosi comunque disponibile a effettuare una rilevazione fonometrica, come confermato anche in una successiva lettera inviata al Comitato dei cittadini di Settebagni il 22 dicembre 2020;

secondo quanto risulta all'interrogante, il 26 gennaio 2021 Autostrade per l'Italia ha trasmesso una comunicazione nella quale si afferma che i livelli di rumore rilevati non supererebbero i limiti di legge;

tuttavia, i cittadini continuano ancora oggi a lamentare l'assenza di barriere antirumore e a subire i conseguenti effetti negativi, sia in termini di qualità della vita, sia in termini di svalutazione del valore degli immobili —:

quali iniziative di competenza intenda intraprendere il Ministro interrogato, anche al fine di evitare l'apertura di numerosi e legittimi contenziosi da parte dei cittadini, come già avvenuto per il caso di Varazze, affinché sia posto rimedio in tempi rapidi alla situazione sopra esposta.

(5-04168)

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

con l'interrogazione n. 5-03517, presentata il 10 febbraio 2025, il gruppo del Partito Democratico ha evidenziato la situazione della stazione ferroviaria di Set-

tebagni e, in particolare, la presenza di barriere architettoniche che rendono estremamente difficoltoso l'accesso alle persone con disabilità, chiedendo quali iniziative intendesse assumere il Ministro, per quanto di sua competenza, affinché i lavori di abbattimento delle citate barriere venissero completati al più presto, garantendo nel contempo la continuità del servizio;

il Governo ha risposto il 13 marzo 2025, comunicando che, con riguardo agli interventi relativi alla stazione di Settebagni, inserita nel Piano integrato stazioni, « (...) si prevedeva di concludere le attività progettuali e il successivo *iter* autorizzatorio e negoziale per l'individuazione dell'appaltatore in modo da dare inizio ai lavori entro l'estate 2026 » e che « le attività saranno svolte senza compromettere il regolare servizio ferroviario e ponendo particolare attenzione nel contenere al minimo i disagi per gli utenti »;

è certamente positivo che la stazione di Settebagni sia stata inserita nel Piano integrato stazioni, anche se, a parere dell'interrogante, l'orizzonte temporale dell'estate 2026 quale data di avvio dei lavori appare eccessivamente lontano;

si deve, infatti, tener conto dei disagi quotidiani affrontati dagli utenti, in particolare per quanto riguarda l'accesso al binario tre, attualmente non agibile da parte delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, essendo accessibile solo tramite scale —:

quali iniziative di competenza intenda intraprendere il Ministro interrogato per consentire che i necessari lavori di adeguamento e accessibilità del binario tre della stazione di Settebagni vengano avviati e completati con la massima celerità, rispondendo così alle esigenze degli utenti.

(5-04169)

CASU, ASCANI, BARBAGALLO, GHIO, PELUFFO e PANDOLFO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 24 maggio 2025 il quotidiano *La Stampa* ha rivelato l'esistenza di un piano

— definito « al momento *top secret* » — che prevederebbe la possibilità per i viaggiatori di Trenitalia di connettersi a *internet* sui propri *smartphone* o *tablet* tramite i satelliti della costellazione Starlink;

secondo quanto riportato dalla testata torinese, l'accordo — già sostanzialmente definito — verrebbe poi blindato attraverso un bando che garantirebbe l'integrazione dei satelliti di SpaceX nella rete ferroviaria di Trenitalia;

la notizia è stata confermata lo stesso giorno dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che, come riportato da un lancio dell'agenzia Ansa, ha dichiarato: « Il Gruppo sta investendo in progetti di potenziamento della connettività a bordo dei treni e ha l'obiettivo di migliorare l'esperienza complessiva di viaggio dei passeggeri. Tra i fornitori ai quali il Gruppo affida il servizio *Wi-Fi* a bordo treno figura l'azienda Icomera, che ha integrato Starlink nei propri sistemi. Sono in fase di valutazione e analisi eventuali sperimentazioni che possono coinvolgere anche i satelliti Starlink per progetti delle società del Gruppo »;

successivamente, anche il Ministro interrogato ha confermato pubblicamente la notizia, intervenendo al Festival dell'economia di Trento e ricordando che una delle sue prime richieste ai vertici di Ferrovie dello Stato era stata quella di garantire la connessione lungo l'intera tratta Alta Velocità tra Milano e Roma;

nella medesima occasione, il Ministro interrogato ha anche affermato: « È vero che le Ferrovie hanno scelto due soggetti con cui stanno sperimentando la copertura satellitare e uno dei due è Starlink, visto che è uno dei pochi in grado di garantire questo servizio (...) », ed aggiunto che la decisione finale sarà presa in autonomia da Ferrovie dello Stato e che, « se la sperimentazione dovesse andare a buon fine, sarò il primo sostenitore di un accordo con Starlink »;

attualmente è in corso, a livello europeo, la transizione dall'attuale sistema Ertms (*European rail traffic management system*) con connessioni *Gsm-r* alla nuova modalità

Frmcs (*Future railway mobile communication system*) che, oltre a garantire sicurezza ed efficienza operativa nel traffico ferroviario, si basa su tecnologie mobili di ultima generazione come il 5G e offre anche il potenziale per un significativo miglioramento della connettività *internet* a bordo dei treni ad alta velocità;

a questo proposito, la stessa azienda Icomera avrebbe dichiarato che il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (Ertms), che l'Unione europea sta implementando per fornire una rete ferroviaria sicura, moderna e integrata con tecnologie coerenti tra i vari Paesi, è anche il progetto di infrastruttura di comunicazione più costoso mai realizzato in Europa;

ad avviso degli interroganti, più che di « costi », si tratta di investimenti strategici in un sistema progettato per garantire i massimi livelli di sicurezza, affidabilità e resilienza, in grado di resistere a cyberminacce e interferenze esterne, e per assicurare il pieno controllo dei sistemi di sicurezza, cosa che potrebbe non essere garantita nel caso di utilizzo di reti satellitari commerciali come quelli offerti da Starlink —:

se il Ministro interrogato intenda chiarire, per quanto di competenza, quale sia stata la procedura di evidenza pubblica attraverso la quale è stata avviata la sperimentazione sopra descritta e quali siano stati i criteri adottati per la selezione dei soggetti coinvolti;

inoltre, quali iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, per confermare e garantire la piena e tempestiva attuazione dei piani già avviati in materia di connettività ferroviaria. (5-04170)

GIRELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

l'Unione sindacale di base (Usb) dell'aeroporto civile « Gabriele D'Annunzio » di Montichiari, in provincia di Brescia, ha annunciato una giornata di protesta per il

25 giugno 2025, in risposta al previsto carico di missili presso l'aeroporto, normalmente destinato al traffico commerciale, passeggeri e merci;

il sindacato informa di essere a conoscenza di un carico di missili in arrivo il 26 giugno 2025 all'aeroporto, per questo ha chiamato immediatamente alla mobilitazione: i lavoratori aeroportuali, secondo il sindacato, non rientrano nelle mansioni previste dai contratti di categoria per la movimentazione di materiale bellico, ritenendo tale attività incompatibile con il loro ruolo e i principi di obiezione di coscienza, soprattutto in contesti che implicano conflitti armati internazionali;

è stato evidenziato che, sebbene la legge n. 146 del 1996 limiti il diritto di sciopero per le categorie di lavoratori che prestano servizi essenziali, i lavoratori non sono tenuti a maneggiare materiale militare, in quanto non considerato essenziale ai fini del servizio pubblico;

l'aeroporto Gabriele D'Annunzio della Provincia di Brescia è uno scalo prettamente di carattere commerciale, dal quale transitano quotidianamente voli postali e cargo addetti all'intenso traffico merci. Nei mesi scorsi, però, in più occasioni i lavoratori avevano denunciato la movimentazione di materiale militare che non dovrebbe transitare in un aeroporto civile come quello in Provincia di Brescia —:

se il Governo sia a conoscenza delle denunce sollevate dall'Unione sindacale di base Usb riguardo alla movimentazione di materiale bellico presso l'aeroporto civile « Gabriele D'Annunzio » di Montichiari e se siano state assunte iniziative di competenza volte a verificare la regolarità di tali operazioni, compresa la specifica del tipo di materiali e la destinazione degli stessi;

se il Governo ritenga compatibile l'uso di un aeroporto civile, destinato al traffico commerciale e passeggeri, per il trasporto di materiale bellico, e quali iniziative di competenza intenda intraprendere per assicurare che le infrastrutture civili non siano utilizzate per fini militari in assenza

del consenso esplicito della comunità e dei lavoratori. (5-04172)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

la Basilicata è tra le regioni più svantaggiate d'Italia per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, con infrastrutture obsolete, frequenti interruzioni del servizio, sostituzioni prolungate con autobus e materiale rotabile inadeguato. Nonostante gli annunci ripetuti dal 2019 a oggi da parte del Ministero e della Giunta regionale, inclusi investimenti straordinari e progetti come la velocizzazione e l'elettrificazione della tratta Battipaglia-Potenza-Taranto, il completamento della Ferrandina-Matera e l'ammodernamento della linea Potenza-Foggia (con fondi PNRR e Fsc), i disagi per pendolari e viaggiatori persistono;

sulla direttrice Potenza-Salerno-Roma, i cittadini affrontano interruzioni prolungate, ritardi cronici, autobus sostitutivi e mancanza di assistenza, con casi documentati di passeggeri lasciati senza supporto in orari notturni. Inoltre, sulla linea ad alta velocità Salerno-Napoli, i treni regionali veloci (attualmente limitati a 160 km/h) rischiano l'esclusione dal 2026, poiché Rfi richiederà convogli capaci di 200 km/h. Campania e Basilicata, tuttavia, non hanno previsto l'acquisto di tali treni, mettendo a rischio 13 corse giornaliere sulla Napoli-Salerno-Potenza e vanificando gli investimenti nell'AV nel Sud Italia;

un ulteriore elemento di criticità riguarda la mancata integrazione tra i treni a media-lunga percorrenza e i collegamenti su gomma (pullman). I servizi non sono sincronizzati, con partenze non coordinate rispetto agli arrivi dei treni principali. Questa disorganizzazione scoraggia l'uso del trasporto pubblico e ostacola il raggiungimento della Basilicata, aggravando l'isolamento della regione;

nonostante gli annunci di rinnovo del materiale rotabile, molti treni in Basilicata

rimangono obsoleti, mentre nuovi convogli (ad esempio treni Pop) sono utilizzati altrove per mancanza di elettrificazione. I progetti PNRR procedono a rilento, con rischi di perdita di fondi e aggravamento dell'isolamento socio-economico della regione;

i disagi colpiscono soprattutto lavoratori, studenti e il turismo, con episodi di viaggiatori abbandonati a Salerno o Potenza ampiamente riportati dai *media*;

le promesse di miglioramento non si sono tradotte in servizi tangibili, creando sfiducia tra i cittadini;

l'assenza di treni regionali veloci adeguati minaccia l'efficacia degli investimenti AV e l'accessibilità della Basilicata;

la mancata integrazione tra treni e pullman limita ulteriormente la mobilità, rendendo più difficoltosa l'accessibilità verso la Basilicata —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei disagi persistenti sulla tratta Potenza-Salerno-Roma e quali iniziative di competenza intenda assumere per garantire servizi immediati e dignitosi, specialmente nelle fasce serali/notturne, incluso il supporto ai passeggeri in caso di guasti;

se intenda fornire informazioni sullo stato effettivo e sulle tempistiche aggiornate dei progetti:

velocizzazione Battipaglia-Potenza-Taranto;

completamento Ferrandina-Matera;  
ammodernamento Potenza-Foggia;

elettrificazione delle linee per l'utilizzo dei nuovi treni regionali;

se il Ministro interrogato intenda adottare misure straordinarie per accelerare i lavori ed evitare la perdita di fondi PNRR, garantendo trasparenza sui cronoprogrammi;

se, in accordo con la regione e Trenitalia, si preveda di destinare alla Basilicata i treni acquistati con fondi regionali (ad esempio treni Pop) e di avviare l'acquisto di

convogli regionali veloci (200 km/h) per evitare l'esclusione dalle linee alta velocità dal 2026;

quali iniziative di competenza saranno intraprese per migliorare la comunicazione agli utenti (ad esempio canali informativi, indennizzi automatici) e colmare il divario tra promesse e realtà, anche attraverso un tavolo tecnico permanente con *stakeholder* locali;

come il Governo intenda recuperare lo scollamento tra gli annunci e l'effettivo miglioramento dei servizi, garantendo che la Basilicata non sia esclusa dai benefici dell'alta velocità nel Sud Italia;

se il Ministro interrogato intenda assumere iniziative di competenza volte a promuovere un piano di coordinamento tra i servizi ferroviari a media-lunga percorrenza e i collegamenti su gomma, al fine di sincronizzare orari e partenze, migliorando l'integrazione modale per facilitare l'accessibilità verso la Basilicata.

(4-05368)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

un video pubblicato il 25 giugno 2025 sulla stampa mostra degli atti di violenza fisica da parte di agenti della Guardia di finanza nei confronti di una persona vulnerabile trattenuta nel Centro di permanenza per i rimpatri di Gradisca d'Isonzo; nel filmato si ode chiaramente il soggetto lamentare la mancanza della propria terapia psichiatrica, cui fanno seguito poi manganelate e grida di sofferenza;

la Rete No Cpr ha fornito testimonianze secondo cui almeno altri due trattenuti con problemi psichiatrici sarebbero presenti nella struttura: uno apparente-

mente in stato psicotico, l'altro ricoverato in ospedale a seguito delle lesioni autoinflitte alle gambe;

diverse fonti giornalistiche ed inchieste documentarie, seguite ad ispezioni effettuate nel Cpr di Gradisca e negli altri centri del Paese, hanno denunciato il ricorso frequente a psicofarmaci e sedativi per controllare il comportamento dei trattenuti, pratiche descritte come « deriva manicomiale », in apparente violazione del divieto di trattamenti inumani o degradanti sanciti dall'articolo 3 Cedu;

tale situazione — che si articola tra evidenti carenze sanitarie, uso eccessivo della forza, presenza di persone fragili e modalità di trattenimento amministrativo senza garanzie — configura, a tutti gli effetti, una condizione incompatibile con i principi costituzionali di tutela della salute, del rispetto della dignità umana e degli obblighi di legalità sanciti dal diritto europeo —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza del contenuto del video menzionato in premessa, quali verifiche immediate intenda attivare per accertare le circostanze documentate nel video, se vi sia stato o meno un uso della forza spropositato, e quali siano le condizioni psichiche dei trattenuti;

quali iniziative di competenza intenda promuovere per garantire che nessuna persona con vulnerabilità venga più trattenuta in un Cpr e che le visite di idoneità si svolgano con frequenza, al fine di monitorare costantemente le condizioni di salute delle persone ivi detenute. (3-02043)

PROVENZANO, BARBAGALLO, IACONO, MARINO e PORTA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

ha suscitato indignazione, nel maggio 2025, il caso di due bambini di due anni, Paul e Rich, morti di sete tra le braccia dei genitori mentre attraversavano il Mediterraneo, senza essere soccorsi, le cui piccole salme sono rimaste per dieci giorni presso la camera mortuaria di Lampedusa, in attesa di degna sepoltura;

tale camera mortuaria, prevista nel progetto di ampliamento del cimitero, versa in condizioni indecorose, una situazione di cui l'interrogante è stato testimone diretto come riportato anche dagli organi di informazione che su questo hanno rotto il muro di silenzio;

tale vicenda, che purtroppo non ha un carattere eccezionale e malgrado gli sforzi della prefettura di Agrigento si ripete ogni qualvolta sbarcano a Lampedusa corpi senza vita, scuote le coscienze e fa emergere anche la terribile criticità in cui versa il complesso cimiteriale di Lampedusa;

in merito al progetto esecutivo « Lampedusa città simbolo d'Europa » (finanziato dal Ministero dell'interno, Dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione – Autorità Responsabile Fondo asilo migrazione e integrazione, 2014-2020) per l'ampliamento e la riqualificazione del citato cimitero sito presso la zona di « Cala Pisana » – un'opera di importo di 1 milione e 220 mila euro deliberata dalla giunta comunale il 31 dicembre 2020 ripartiti su base triennale – si addensano una serie di ombre su cui necessita fare piena luce;

l'ampliamento del cimitero era necessario per garantire che il diritto dei lampedusani ad una degna sepoltura potesse essere pienamente soddisfatto, consentendo al tempo stesso di accogliere le salme delle vittime migranti del Mediterraneo, offrendo un luogo di « memoria » per la strage che si consuma da anni in mancanza di un sistema europeo efficace di soccorso e salvataggio;

nel corso di questi anni, si sono succedute vicende concorsuali da parte di ditte assegnatarie e un nuovo affidamento dei lavori senza però che l'opera in questione fosse realizzata benché, con oltre sei mesi di ritardo rispetto alla data programmata per l'ultimazione dei lavori, sia stato emesso dal direttore dei lavori il « Certificato di ultimazione lavori con opere da completare »;

la gravissima situazione in cui versa il cimitero di Lampedusa a seguito dei lavori ancora oggi incompleti – nonostante la

dichiarazione di avvenuto completamento delle opere non rispondente alla realtà – è stata oggetto di denuncia al Ministero dell'interno che ha finanziato il progetto ma non ha effettuato alcuna conseguente verifica finale;

le condizioni fatiscenti della camera mortuaria e dell'intero cimitero che accoglie hanno spinto l'attuale minoranza in consiglio comunale a presentare un esposto anche alle autorità giudiziarie con la precisa richiesta di fare luce sui lavori –:

quali opportune iniziative, per quanto di competenza, siano state assunte e quali intenda assumere il Ministro interrogato in merito a quanto riportato in premessa e per far luce sui lavori che riguardano il cimitero di Lampedusa, anche in considerazione del valore che esso assume per l'isola e per l'intero mondo che si affaccia sul Mediterraneo, affinché vicende come quella di Paul e Rich non debbano più verificarsi e i diritti dei cittadini lampedusani siano tutelati. (3-02045)

SCARPA, ORFINI e ZANELLA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 26 giugno 2025 si è svolta a Venezia, in Piazza San Marco, una manifestazione pacifica promossa dal movimento *Extinction Rebellion*, con modalità simboliche e nonviolente, in occasione delle celebrazioni per il matrimonio del magnate Jeff Bezos;

secondo quanto documentato dalla stampa e dalle dichiarazioni degli organizzatori, le forze dell'ordine sono intervenute immediatamente per sgomberare la manifestazione, nonostante l'assenza di qualunque pericolo per la sicurezza pubblica o intralcio alla libera fruizione della piazza;

a giudizio degli interroganti l'intervento delle forze dell'ordine avrebbe, di fatto, impedito l'esercizio del diritto costituzionale alla libertà di manifestazione del pensiero, configurando un uso sproporzionato della forza pubblica rispetto al contesto e alle finalità della manifestazione, e

secondo la ricostruzione fornita dai promotori, analoghi episodi di intervento repressivo si sono verificati anche nei giorni precedenti, in occasione di una protesta pacifica davanti all'Hotel Danieli. Inoltre i manifestanti dichiarano di aver subito delle lievi lesioni personali nel corso dello sgombero;

sempre a giudizio degli interroganti, tali interventi sembrano riflettere una prassi crescente di gestione dell'ordine pubblico ispirata a criteri di repressione del dissenso, architrave del cosiddetto «Decreto Sicurezza», che continua a produrre conseguenze lesive del diritto a manifestare, soprattutto quando si tratta di attivismo ecologista, sociale e giovanile —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti sopra esposti e quale sia stata la catena di comando e le motivazioni che hanno giustificato l'intervento delle forze dell'ordine in occasione della manifestazione pacifica del 26 giugno 2025 in Piazza San Marco a Venezia;

se non ritenga che tale intervento abbia violato il diritto alla libera manifestazione del pensiero, in assenza di concreti rischi per l'ordine pubblico o la sicurezza dei cittadini;

se non intenda infine valutare l'opportunità di adottare iniziative di carattere normativo volte ad una revisione delle disposizioni del cosiddetto «Decreto Sicurezza» che, anche in contesti analoghi, continuano a parere degli interroganti a costituire base normativa per limitazioni sproporzionate delle libertà civili fondamentali. (3-02046)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

in via Achille Tedeschi n. 61 a Roma, da oltre 15 anni un edificio sede di un istituto scolastico è stato dismesso e destinato a divenire, dopo i necessari lavori di riqualificazione, un ufficio passaporti e Commissariato di polizia;

a quanto si apprende dalla stampa, i lavori di riqualificazione non sono mai effettivamente iniziati, nonostante da luglio 2022 il Cipe abbia, dopo circa sette anni, sbloccato un finanziamento di sette milioni di euro destinato proprio alla ristrutturazione dell'edificio;

inoltre, il citato edificio è attiguo all'istituto comprensivo Achille Tedeschi, quotidianamente frequentato dalle bambine e dai bambini, dai genitori e dal corpo docente, la cui sicurezza è costantemente messa a rischio, visto che, come riportano notizie di stampa, si stanno registrando occupazioni nell'edificio in abbandono, presenze indebite all'interno dell'istituto comprensivo, oltre ai gravi episodi di violenza, come quello del 14 ottobre 2023 quando un giovane è stato aggredito e picchiato;

la situazione sopra esposta ha portato il presidente del IV municipio Massimiliano Umberti a scrivere al prefetto di Roma per chiedere un comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica, chiedendo anche conto della mancata riqualificazione dell'edificio in questione in modo da trasferirvi il Commissariato: appare quindi evidente che la riqualificazione dell'edificio e il trasferimento del Commissariato sono ormai esigenze ineludibili in modo da provvedere alla messa in sicurezza della intera area, adiacente, tra l'altro, a quella dove sorgerà il nuovo stadio di calcio della Roma;

inoltre, i lavori mai iniziati hanno gravi ricadute non solo sulla sicurezza della zona ma anche sulle procedure relative al rilascio dei passaporti, con chiari e ingiustificati disagi per i cittadini;

l'interrogante ha già presentato sulla vicenda il 22 maggio 2023 un atto di sindacato ispettivo (n. 5-00881) che non ha avuto ancora risposta da parte del Governo —:

quali iniziative urgenti il Ministro interrogato intenda assumere, per quanto di competenza, per favorire l'ormai ineludibile avvio dei necessari interventi di riqualificazione, e se, nelle more dell'inizio dei lavori, intenda potenziare i controlli di

questo territorio al fine di evitare il ripetersi di violenze, atti vandalici e occupazioni.

(5-04158)

CASU. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

notizie di stampa riferiscono della situazione di circa 1200 lavoratrici e lavoratori in somministrazione presso il Ministero dell'interno e, nello specifico, Assistenti Amministrativi impiegati nella trattazione delle istanze di competenza degli sportelli unici per l'immigrazione di Prefetture e Questure di tutta Italia;

in virtù di un Accordo quadro tra il Ministero dell'interno e le Agenzie per il lavoro « Adecco » e « Randstad », i contratti di lavoro sono iniziati a febbraio 2024 (per le questure) e marzo 2024 (per le prefetture), e scadranno l'8 marzo 2025 per le questure e il 10 aprile 2025 per le prefetture;

si tratta di lavoratrici e di lavoratori che hanno già acquisito esperienza nel settore immigrazione, in quanto, buona parte di essi ha già prestato servizio in somministrazione dall'aprile 2021 al dicembre 2022 e, altri ancora, provengono da esperienze nella Commissione territoriale per il riconoscimento della protezione internazionale o da progetti, come il Fondo asilo migrazione e integrazione;

le scadenze sopra indicate non solo causerebbero la perdita del lavoro per le lavoratrici ed i lavoratori interessati, ma anche gravi difficoltà per l'operatività degli sportelli unici per l'immigrazione, e per l'operatività delle commissioni, delle prefetture e delle questure;

risulta all'interrogante che nel dicembre 2024 presso il Ministero dell'interno si sarebbe dovuto aprire un tavolo di trattativa per giungere ad un concorso che, seppure con numeri inferiori alla totalità degli interessati, avrebbe previsto anche il riconoscimento delle esperienze maturate dalle lavoratrici e dai lavoratori in somministrazione. Sembra, però, che al momento non

sia stata prospettata nessuna soluzione definitiva —:

quali iniziative di competenza intendano adottare i Ministri interrogati per salvaguardare i posti di lavoro e la professionalità delle lavoratrici e dei lavoratori in somministrazione sopra ricordati, evitando nel contempo ripercussioni negative e significative sulla qualità e sull'efficienza delle attività svolte che si tradurrebbero in rallentamenti operativi e maggiori difficoltà nella gestione delle pratiche. (5-04160)

CASU. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

il 27 maggio 2024 il Ministero dell'interno ha pubblicato un bando per « il concorso pubblico su base territoriale, per titoli ed esami, per il reclutamento di un contingente complessivo di n. 1.248 unità di personale non dirigenziale, a tempo pieno e indeterminato, da inquadrare nei ruoli dell'amministrazione civile del Ministero dell'interno, nell'area dei funzionari (...) »;

l'articolo 2, comma 1, lettera a) del citato bando riservava l'ammissione ai soli cittadini italiani, richiamando il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 174 del 1994, che consentiva questa limitazione per tutti i posti di lavoro alle dipendenze di alcuni Ministeri;

contro questa limitazione hanno fatto ricorso numerosi cittadini ed associazioni che consideravano discriminatoria l'esclusione decisa nel bando in oggetto;

con sentenza del tribunale di Milano n. 753 del 2025 pubblicata il 15 febbraio 2025 i ricorsi venivano accolti, stabilendo che il citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri non può più essere considerato in vigore, e che anche sulla base delle successive disposizioni di legge (l'articolo 38 del decreto legislativo n. 165 del 2001), la « riserva di cittadinanza » è applicabile solo ai posti di lavoro ove viene esercitata in modo continuativo un pubblico potere, cosa che in questo caso non si verifica, dato che i posti messi a concorso,

riguardano funzioni amministrative, finanziarie, contabili o « linguistiche »;

nonostante i ricorsi pendenti il Ministero dell'interno aveva proseguito nello svolgimento delle procedure concorsuali, che ora ha dovuto sospendere, come comunicato con nota del 21 febbraio 2025, dove si legge che « in ottemperanza alla sentenza numero 753 del 2025 del tribunale di Milano, sezione lavoro, la commissione Ripam e questa amministrazione hanno provveduto a sospendere la procedura concorsuale per il reclutamento di 1.248 unità di personale nell'area dei Funzionari (...) »;

la procedura dovrà ora essere riaperta per consentire l'accesso anche agli stranieri, ma nel frattempo coloro che stavano per affrontare le prove scritte del concorso si vedono, ingiustamente penalizzati dagli errori del Ministero sanciti dalla citata sentenza del tribunale di Milano —

quali iniziative di competenza intendano intraprendere i Ministri interrogati per sanare quanto prima tutti i vizi, procedurali e sostanziali, in atto, nonché per evitare in futuro il ripetersi di fatti analoghi così gravemente discriminatori di diritti fondamentali. (5-04161)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il mese di giugno è stato caratterizzato da temperature superiori alla media stagionale di riferimento e da numerosi picchi di calore;

come riportato dai bollettini del Ministero della salute, in diversi giorni del mese molte città italiane sono state classificate con il livello di rischio 3, quello più alto, che indica condizioni di emergenza con possibili effetti negativi sulla salute anche di persone sane e attive;

queste condizioni meteorologiche investono in modo diretto i lavoratori che svolgono attività all'aperto, tra cui il per-

sonale delle forze dell'ordine impiegato sul territorio in servizio esterno;

tra questi, a titolo di esempio, si ricordano il personale attribuito al presidio delle sedi istituzionali, quello di polizia stradale, quelli dei reparti mobili che peraltro lavorano spesso con l'utilizzo di attrezzature e protezioni che aumentano notevolmente il carico termico;

per questo motivo le organizzazioni sindacali hanno manifestato la necessità di alcuni correttivi nell'organizzazione del lavoro per garantire pause più frequenti, un accesso più rapido a punti ristoro, e l'introduzione di equipaggiamenti più leggeri;

con l'approssimarsi di mesi che si preannunciano ancora più caldi e a rischio per il personale impegnato in servizio esterno, si intende conoscere quali sono le soluzioni tecniche che possono essere adottate, di concerto con le organizzazioni sindacali, per tutelare la salute e sicurezza sul lavoro del personale delle forze dell'ordine senza comprometterne la prontezza d'intervento —

quali iniziative intenda adottare a tutela della salute e sicurezza del personale delle forze dell'ordine impegnato in servizio esterno in vista del periodo estivo e alla luce delle particolari condizioni climatiche emergenziali già registrate nel mese di giugno. (4-05367)

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

la zona adiacente alla stazione ferroviaria di Pinerolo, comune in provincia di Torino, sarebbe stata più volte scenario di aggressioni e spaccio;

in merito va segnalato un grave fatto di cronaca che si sarebbe verificato il 12 febbraio 2025, quando un 28enne di origine africana si sarebbe sdraiato provocatoriamente sul cofano di un'automobile dei carabinieri, proprio nei pressi della stazione ferroviaria di Pinerolo, in piazza Garibaldi;

il carabiniere donna in servizio avrebbe invitato il giovane ad alzarsi e allontanarsi

dall'auto, ma il giovane l'avrebbe aggredita fisicamente; tale aggressione avrebbe provocato al carabiniere dieci giorni di prognosi;

l'aggressore sarebbe stato fermato successivamente da una seconda pattuglia, recatasi nella zona in supporto alla prima;

le condizioni di degrado e insicurezza di quest'area sarebbero state ripetutamente segnalate e portate all'attenzione dell'amministrazione comunale negli ultimi mesi dai cittadini di Pinerolo, dai commercianti della zona e dai pendolari;

nonostante queste segnalazioni, e la denuncia del fatto sopra descritto, nulla sarebbe ancora cambiato, e l'area esterna alla stazione di Pinerolo continuerebbe ad essere uno scenario di degrado, vendita di droga e insicurezza per i cittadini e per i pendolari pendolari, soprattutto nelle ore notturne —:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno promuovere l'apertura di un tavolo di confronto tra la prefettura e l'amministrazione comunale in merito ai problemi di sicurezza, di spaccio e di degrado legati alla zona adiacente alla stazione ferroviaria di Pinerolo affinché vengano rafforzati e aumentati i controlli da parte delle forze dell'ordine nella predetta area, e affinché vengano allontanati i soggetti ritenuti dagli stessi pericolosi. (4-05378)

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

è di questi giorni la notizia, rilanciata anche da alcuni quotidiani, della pubblicazione di foto inneggianti alle Brigate Rosse sul profilo instagram di Agnese Tomicelli, presidente del consiglio studentesco dell'università di Trento nonché componente del Consiglio di amministrazione del medesimo ateneo. Nella prima, una maglietta che ritrae una Barbie in versione brigatista, con la *Renault* rossa in cui venne ritrovato il corpo senza vita del Presidente del Consiglio Aldo Moro, un piede di porco, una pistola, un passamontagna e uno schermo della tv in cui è ritratto il profilo dell'o-

staggio prima dell'esecuzione — maglietta diffusa da un canale internet legato ad un gruppo dal nome « Innioranza » che produce non solo capi di abbigliamento con messaggi di aperta simbologia terroristica ma che ha prodotto anche un brano musicale diffuso sulle principali piattaforme di sostegno e incitazione alle azioni brigatiste;

la presidente del consiglio studentesco si è dimessa dagli incarichi ricoperti all'interno dell'ateneo a seguito della generale indignazione che il suo gesto aveva sollevato;

è pericoloso e inaccettabile il riaffiorare della simbologia del gruppo terroristico che ha segnato una pagina nera della storia repubblicana macchiandosi di omicidi, stragi, rapimenti e rapine, in nome della « dittatura del proletariato », perseguita per lungo tempo con la lotta armata, soprattutto se coltivato da un'organizzazione studentesca — di sinistra — accreditata all'università di Trento, proprio in un ambiente destinato alla formazione delle coscienze della classe dirigente del futuro —:

se e quali iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda assumere al fine di contribuire a fare chiarezza sull'accaduto e a prevenire e contrastare la diffusione in rete di messaggi che inneggiano a gruppi terroristici, quali le Brigate rosse, o comunque a eventi quali omicidi, rapine ed « espropri proletari », come nel caso del sito internet *www.innioranza.com*, rappresentando un pericolo per la sicurezza e l'ordine pubblico. (4-05380)

\* \* \*

#### ISTRUZIONE E MERITO

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

in Campania ci sono circa 300 dirigenti scolastici vincitori di concorso nel

2017 (primo concorso a carattere nazionale rispetto ai precedenti che erano regionali) che sono entrati in ruolo dal 1° settembre 2019 in un'altra regione;

la norma prevedeva che, in base ad una graduatoria nazionale, i vincitori avrebbero potuto prendere servizio in regioni lontane anche oltre 1.000 chilometri da quella di residenza per un periodo di 3 anni, finito il quale avrebbero potuto chiedere il trasferimento e tornare nella regione di residenza;

purtroppo in quegli anni venivano immessi in ruolo in Campania decine di ricorsi del precedente concorso del 2011, indetto su base regionale, immissione che ha impedito la scelta della regione Campania tra le destinazioni dei vincitori di concorso, con il conseguente « effetto domino » per cui i vincitori campani si sono per lo più riversati nelle regioni del centro (Lazio in particolare) e i vincitori delle regioni centrali in quelle del Nord;

alla fine del primo triennio i posti disponibili nelle regioni più richieste erano davvero esigui (0 in Campania e in altre Regioni del Sud). Nel 2020 ne sono entrati solo 2. Dal 2023 la Campania è a mobilità 0, prima per consentire sempre alla coda del 2011 di entrare — coda che nel frattempo si è allungata con ingresso di infiniti ricorrenti. Nel frattempo nel 2023 viene bandito dal Ministero dell'istruzione e del merito un nuovo concorso, regionale, con 34 posti in Campania;

l'articolo 30 del decreto legislativo n. 165 del 2001, e nello specifico il comma 2-bis, stabilisce che le pubbliche amministrazioni, prima di bandire concorsi pubblici per la copertura di posti vacanti, devono attivare le procedure di mobilità esterna per il personale di altre amministrazioni pubbliche. Lo stesso bando di concorso del 2023 prevedeva la ripartizione regionale del contingente con la dicitura « fatti salvi gli esiti della mobilità interregionale ordinaria prevista dal Ccnl per i dirigenti scolastici »;

ma la nota ministeriale prot. AOODGPER n. 135636 del 13 giugno 2025

relativa alla mobilità 2025 (citando l'articolo 10-bis del decreto-legge 7 aprile 2025, n. 45, convertito con modificazioni dalla legge 5 giugno 2025, n. 79) improvvisamente dice che: « in deroga alle disposizioni contrattuali sulla mobilità interregionale dei dirigenti scolastici, esclusivamente per le operazioni di mobilità dell'anno scolastico 2025/2026, è reso disponibile il 100 per cento del numero dei posti vacanti in ciascuna regione, fatti salvi i contingenti regionali dei posti del concorso ordinario indetto con decreto del direttore generale per il personale scolastico del Ministero dell'istruzione e del merito n. 2788 del 18 dicembre 2023 »;

così, di fatto, nonostante sia stata prevista la mobilità al 100 per cento, quasi tutte le regioni hanno dato 0 posti per la mobilità interregionale (tra cui ovviamente la Campania). Quindi entrano, tutti insieme e senza creare un doppio canale, alcuni vincitori del 2023 (il concorso non, è ancora nemmeno terminato) e gli ennesimi ricorrenti del 2011, con il risultato che molti dirigenti scolastici campani si avviano a trascorrere il 7° anno lontano dalle loro famiglie, senza alcuna indennità di trasferta, né speranza di tornare —:

se non ritenga urgente assumere iniziative affinché gli uffici scolastici regionali lascino il 100 per cento dei posti vacanti e disponibili alla mobilità, a renderli visibili nella piattaforma, favorendo così il rientro dei dirigenti scolastici campani, nel rispetto dell'articolo 30, comma 2-bis, del decreto legislativo 165 del 2001. (4-05376)

\* \* \*

## LAVORO E POLITICHE SOCIALI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

da fonti stampa si apprende che i lavoratori e le lavoratrici di Alitalia-Sai in

a.s/Cityline in cassa integrazione potrebbero non vedersi riconosciuto il contributo integrativo Fsta (Fondo speciale per il trasporto aereo) per i mesi di ottobre, novembre, dicembre 2022, in ragione di ritardi da parte della gestione commissariale di Alitalia Sai nel presentare le domande per accesso al medesimo;

il Fondo speciale per il trasporto aereo (Fsta) è stato istituito dall'articolo 1-ter del decreto-legge 5 n. 249 del 2004, convertito dalla legge 3 dicembre 2004 n. 291 ed eroga una prestazione supplementare e integrativa della cassa integrazione che consente al lavoratore di arrivare a percepire l'80 per cento della retribuzione comunicata dall'azienda all'Inps al momento della richiesta del trattamento integrativo;

peraltro da fonti sindacali si apprende che Alitalia SAI, in base alle risorse previste per il 2023, prevede che il Fsta integri la cassa integrazione fino al 60 per cento e non fino all'attuale 80 per cento della retribuzione e inoltre che ITA avrebbe aperto delle selezioni del personale nelle giornate del 14 e 16 dicembre 2020, senza con ciò tenere in considerazione i cassaintegrati di Alitalia;

pur essendo ignote all'interrogante le cause che hanno portato la gestione commissariale del gruppo Alitalia-Sai a presentare in ritardo le domande per il contributo integrativo Fsta ai lavoratori in cassa integrazione, non possono nondimeno essere sottaciute, se quanto riportato dovesse essere confermato, le gravi conseguenze di quanto sopra per i lavoratori e le lavoratrici che già si trovano a patire insieme alle loro famiglie una situazione di eccezionale criticità economica e sociale —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di quanto esposto in premessa e quali iniziative intendano assumere, ciascuno per quanto di competenza, affinché sia posto rimedio a quella che si appalesa come una grave violazione dei diritti dei lavoratori, delle lavoratrici e delle loro famiglie per le erogazioni del supplemento per i mesi di ottobre, novembre e dicembre 2022, nonché quali iniziative intendano adot-

tare per garantire il mantenimento dell'integrazione almeno nella misura dell'80 per cento per l'anno 2023 e per promuovere le assunzioni dei cassaintegrati Alitalia da parte di ITA. (5-04156)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

ROGGIANI, BRAGA, FORATTINI, GIRELLI, MAURI, QUARTAPELLE PROCOPPIO e SCOTTO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'istruzione e del merito.* — Per sapere — premesso che:

il programma Gol (Garanzia occupabilità dei lavoratori) costituisce una delle principali misure del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) per rafforzare le politiche attive del lavoro, prevedendo percorsi personalizzati di orientamento, formazione e reinserimento a favore di disoccupati e persone in cerca di occupazione; nell'ambito della revisione degli obiettivi del programma, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali e l'Unità di missione hanno comunicato alle regioni un incremento dei *target* di persone « formate » e « formate digitali », senza tuttavia un corrispondente aumento del *target* dei « trattati », ovvero i soggetti effettivamente presi in carico in un percorso individualizzato;

in questo contesto regione Lombardia ha introdotto il coinvolgimento, ai fini del raggiungimento dei nuovi *target*, anche di:

studenti dei percorsi di istruzione e formazione professionale (IeFP), con almeno 16 anni e privi di diploma di scuola secondaria di secondo grado;

docenti precari con incarichi annuali, che nel periodo estivo presentano domanda per l'indennità NASpI, e che verranno avviati a percorsi brevi di aggiornamento digitale (tra le 16 e le 32 ore, anche in modalità formazione a distanza (FAD), previa sottoscrizione di un Patto di servizio presso i centri per l'impiego o operatori accreditati;

risulta che tale procedura sia stata concordata a livello nazionale tra il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il

Ministero dell'istruzione e del merito e le regioni, e che le amministrazioni scolastiche territoriali, come nel caso della città metropolitana di Milano, siano state formalmente coinvolte nella sua attuazione;

questa misura appare tuttavia incoerente rispetto alle finalità originarie del programma garanzia di occupabilità (GOL) poiché estende l'intervento a soggetti che non sono realmente disoccupati né alla ricerca attiva di occupazione: i docenti precari risultano sistematicamente riassunti ogni anno e, nel caso specifico, hanno già ricevuto formazione digitale con risorse Piano nazionale di ripresa e resilienza, rendendo la nuova formazione ridondante e potenzialmente inutile;

l'obbligatorietà di tali percorsi, imposta ai docenti come condizione per accedere alla NASpI, appare impropria, e rischia di generare un doppio spreco: da un lato si impiegano risorse per attività formative già svolte, dall'altro si sottraggono tempo e attenzione agli utenti realmente bisognosi di supporto per la ricerca attiva di lavoro, come disoccupati di lungo corso, persone con disabilità acquisite o soggetti in condizione di svantaggio;

il decreto ministeriale n. 174 del 24 novembre 2024, che disciplina le modalità attuative, è stato adottato diversi mesi fa e appare inspiegabile il ritardo con cui si è giunti alla sua effettiva applicazione, che ha lasciato agli enti attuatori margini ristretti per programmare le azioni e per informare per tempo gli utenti interessati —:

se siano a conoscenza dei fatti sopra esposti e se non si ritenga necessario avviare una verifica puntuale sulla coerenza tra le modalità attuative del programma garanzia di occupabilità (GOL) concordate con le regioni, e le finalità originarie dello stesso;

se non si ritenga opportuno adottare iniziative di competenza per rivedere l'attuale assetto normativo e amministrativo, che impone l'inserimento forzato di soggetti non coerenti nel programma, e promuovere una maggiore attenzione verso

quelle categorie che oggi restano ancora escluse da una presa in carico reale ed efficace, come le persone con disabilità acquisite a seguito di patologie invalidante.

(4-05377)

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

il familiare o l'affidatario di un minore con disabilità grave, ed in particolare di un minore malato oncologico, ha a sua disposizione due strumenti utili per assistere il suddetto minore assentandosi da lavoro: il primo è disciplinato dall'articolo 33, comma 2, della legge n. 104 del 1992, il quale permette ad entrambi i genitori lavoratori, anche adottivi, il diritto ad utilizzare, in alternativa al congedo parentale previsto fino a tre anni di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 151, due ore di permesso giornaliero retribuito fino al compimento del terzo anno di vita del bambino; il secondo strumento è invece individuato dall'articolo 42 del citato decreto legislativo, il quale prevede un congedo straordinario retribuito ad un solo familiare per ciascuna persona disabile grave fino ad un massimo di 2 anni nell'intera vita lavorativa, non frazionabile tra più familiari;

tale congedo può essere usufruito in modo continuativo e frazionato dal familiare, fino al compimento dei 12 anni di età del minore, ma i festivi e i fine settimana compresi nei periodi continuativi vengono conteggiati nel limite massimo;

dubbi interpretativi sono sorti in merito ai conteggi dei giorni di assenza dal lavoro spettanti ai genitori di minori malati, con particolare riguardo ai malati oncologici —:

se il Ministro interrogato intenda fornire chiarimenti, anche attraverso una circolare o una nota interpretativa, in merito all'effettivo conteggio dei giorni di assenza dal lavoro di cui il genitore di minore malato può disporre, alla luce dei giorni di permesso retribuiti previsti all'articolo 33,

comma 2, della legge n. 104 del 1992, e del congedo straordinario previsto all'articolo 42 del decreto legislativo n. 151 del 2001.

(4-05379)

DORI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

a Montichiari (Brescia) vi è l'aeroporto civile e commerciale « Gabriele D'Annunzio », specializzato nel settore cargo, per lo smistamento, partenza e arrivo di merci;

nel giugno del 2024 un delegato del sindacato Usb ha scoperto che nell'aeroporto di Montichiari una ventina di lavoratori si occupavano a loro insaputa del carico e dello scarico di materiale bellico, come razzi, armi, missili ed esplosivi, dagli aerei cargo;

i lavoratori preposti per le operazioni non avevano frequentato appositi corsi specialistici in materia di sicurezza per la movimentazione di materiale bellico, come sottolineato dallo stesso sindacato, creando così una situazione di grave pericolo per sé stessi e le altre persone;

dal giugno del 2024 l'aeroporto è stato oggetto di diverse manifestazioni contro la guerra e di diversi scioperi di protesta del personale aeroportuale, il quale si rifiuta « di rendersi complici di questa attività bellica e chiedono di riportare i voli passeggeri in questo aeroporto per una economia sana e contro la guerra »;

l'aeroporto di Montichiari è uno scalo commerciale e pertanto non può correre il rischio di diventare un obiettivo militare;

il 25 giugno 2025 è stato indetto un nuovo sciopero, in seguito alla notizia dell'arrivo di un aereo che, secondo le informazioni ricevute dai lavoratori, avrebbe dovuto atterrare nello scalo civile nel corso della giornata, trasportando missili destinati al Qatar. Il presidio, molto partecipato non solo dai lavoratori, ma anche da cittadini e da alcuni amministratori locali, ha

portato alla cancellazione del volo, dimostrando che è effettivamente possibile far atterrare gli aeromobili con materiale bellico in scali più idonei al tipo di carico trasportato;

l'interrogante aveva già esposto la problematica con l'interrogazione a risposta scritta n. 4-03050 del 1° luglio 2024 e con l'interrogazione n. 4-03509 del 1° ottobre 2024, richiedendo le motivazioni per cui veniva impiegato personale inconsapevole e non formato per questo tipo di scarico, senza ricevere alcuna risposta dai Ministri interrogati;

i lavoratori hanno ribadito la loro indisponibilità a partecipare a operazioni di movimentazione di armamenti, in quanto non rientra nelle loro mansioni contrattuali, rifiutando altresì la complicità con l'economia di guerra —:

se i Ministri interrogati intendano, per quanto di competenza, porre in essere al più presto iniziative volte a verificare i motivi per i quali si impiega personale civile per il carico/scarico di materiale bellico, mettendo a rischio l'incolumità dei lavoratori, degli utenti dell'aeroporto e della cittadinanza. (4-05381)

LA PORTA, DONZELLI e MICHELOTTI. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi giorni, l'attenzione dell'opinione pubblica e degli organi di stampa si è concentrata su una vicenda di cronaca giudiziaria che riguarda il sindaco di Prato, Ilaria Bugetti, e che solleva non pochi interrogativi rilevanti sul piano politico, amministrativo e giuridico;

secondo le ricostruzioni dei magistrati requirenti della Direzione distrettuale antimafia di Firenze, e confermato dalla diretta interessata, la prima cittadina di Prato risulta indagata con richiesta di misura cautelare per corruzione assieme ad un noto imprenditore locale;

questi, infatti, secondo l'impianto accusatorio, avrebbe sostenuto e finanziato

la campagna elettorale di Ilaria Bugetti al fine di ottenere vantaggi imprenditoriali e personali per il quinquennio 2020-2025, periodo nel quale la stessa ha prima ricoperto il ruolo di consigliere della regione Toscana e poi di sindaco di Prato; inoltre risulterebbe assunta e non in aspettativa, che ha chiesto solo in seguito ad una segnalazione fatta in consiglio regionale proprio a giugno 2024, dal 2016 fino a giugno 2024 in maniera continuativa, in una azienda partecipata dallo stesso imprenditore, nonostante non fosse riportato in nessuno dei suoi *curricula* presentati in regione o per la candidatura a sindaco di Prato, omettendo quindi questo lavoro;

la città di Prato è stata, soprattutto negli ultimi mesi, travolta da una serie di inchieste come *china truck* e la cosiddetta guerra delle grucce, legate a doppio filo con alcuni imprenditori di origine cinese, in cui venivano contestati metodi mafiosi e che traevano la loro origine da episodi di violenza fra cui omicidi, tentati omicidi, intimidazioni, estorsioni e prostituzione;

si registra inoltre da anni a Prato una presenza crescente di fenomeni di sfruttamento lavorativo, in particolare all'interno di alcune imprese gestite da imprenditori di nazionalità cinese che operano in condizioni di irregolarità sia in termini di sicurezza sul lavoro sia di rispetto delle norme fiscali oltre che di criminalità organizzata;

vi sono numerose segnalazioni e inchieste che evidenziano condizioni di lavoro degradanti, orari massacranti, salari al di sotto dei minimi contrattuali e gravi violazioni delle norme in materia di sicurezza sul lavoro, spesso a carico di manodopera straniera, talvolta clandestina;

nell'articolo de « *il Tirreno* » del 13 marzo 2025 vengono elencati i finanziatori della campagna elettorale della candidata sindaco di Prato Ilaria Bugetti, e tra queste appare il Maglificio CXL, azienda che è stata al centro di una vertenza sindacale per le regolarizzazione di lavoro-

ratori che denunciavano di subire sfruttamento lavorativo, oltre ad altre aziende ed imprenditori riconducibili alla comunità cinese fra cui: « Giupel », « Miss Lucky », « dda pronto moda », « Miss Fashion », Hu Jinxi, Wang Liping;

in base a quanto appreso negli ultimi giorni dagli organi di stampa sul caso che ha travolto l'attuale sindaco di Prato, analizzando i documenti contabili presentati a seguito dell'elezione regionale che ha visto Ilaria Bugetti assumere la carica di consigliera regionale, risultano numerose donazioni di imprenditori di origine cinese tra cui: Huang Xudong, Lin Teresa, Huang Davide, Wong Marco, Zengli, Wang, Qiulin Xu —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di controlli relative ad aziende o persone in narrativa e, in caso di risposta affermativa, se siano state rilevate infrazioni per violazioni delle norme sul lavoro o sull'evasione fiscale;

se in relazione alle vicende di cui in premessa, siano stati attuati i poteri di cui agli articoli 141 e seguenti del Tuel.

(4-05385)

\* \* \*

SALUTE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

il 3 dicembre 2024, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato le Conclusioni sulla salute cardiovascolare, riconoscendo il significativo impatto delle malattie cardiovascolari (Cvd), infuse le malattie cardiache strutturali (Shd), nei Paesi membri e sottolineando l'importanza di potenziare la diagnosi precoce per prevenire sofferenze, ospedalizzazioni e decessi evitabili;

le citate conclusioni invitano i singoli Stati a realizzare campagne di sensibiliz-

zazione pubblica e programmi di gestione delle malattie citate;

detti programmi si devono basare su evidenze scientifiche, strumenti fondamentali per migliorare la diagnosi precoce e il trattamento delle malattie cardiovascolari, e migliorare gli esiti di salute cardiovascolare in Europa;

ancor più nello specifico, il Consiglio ha invitato a potenziare la prevenzione secondaria attraverso *check-up* cardiovascolari basati su *screening* tempestivi, diagnosi precoce e strumenti di diagnostica di precisione, adattati alle diverse esigenze della popolazione, comprese la valutazione della funzionalità renale;

il Commissario europeo alla Salute ha annunciato a marzo 2025 l'avvio formale dei lavori per un Piano europeo per la salute cardiovascolare e il diabete, con l'obiettivo di presentare la proposta entro dicembre 2025;

in Italia, le malattie cardiovascolari rappresentano la principale causa di morte, con oltre 235.000 casi annui, rappresentando una delle principali cause di disabilità e la prima causa di ospedalizzazione, circa 680.000 ricoveri nel 2023-24;

il 23 ottobre 2024, la Commissione Affari sociali della Camera ha approvato tre risoluzioni (nn. 8-00069, 8-00070 e 8-00071) relative al Piano nazionale per le malattie cardiovascolari e cerebrovascolari, con l'impegno di Governo di implementare un programma di *screening* del rischio cardiovascolare per la popolazione anziana, principale fascia a rischio;

nel corso della corrente legislatura sono state inoltre presentate due proposte di legge, la n. 1698 e la n. 1576, che mirano proprio a introdurre un programma nazionale di *screening* per la popolazione *over 70*, al fine di migliorare la diagnosi precoce e ridurre i rischi per la salute legati alle malattie cardiovascolari;

le iniziative parlamentari menzionate presentano, a parere dell'interrogante, validi elementi di risposta per le istituzioni

italiane rispetto alle richieste dell'Unione europea;

la eventuale mancata attuazione di queste richieste rischia di vanificare gli sforzi compiuti finora compiuti, per un Paese con una delle popolazioni più anziane del continente, dove la prevenzione secondaria attraverso *screening* mirati può rappresentare uno strumento cruciale per ridurre la mortalità e migliorare la qualità della vita;

il Ministero della salute ha avviato nel 2024 il percorso di definizione del nuovo Piano nazionale della prevenzione 2026-2031 e del Piano nazionale per le malattie cardiovascolari e cerebrovascolari, che risultano ancora in fase di attuazione —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare, per quanto di competenza, per dare seguito alle Conclusioni del Consiglio dell'Unione europea sulla salute cardiovascolare, in particolare per quanto riguarda la prevenzione secondaria tramite campagne di *screening* per la popolazione anziana;

se il Ministro interrogato possa fornire dati precisi relativi al completamento dei citati Piano nazionale della prevenzione 2026-2031 e Piano nazionale per le malattie cardiovascolari e cerebrovascolari;

quali siano gli intendimenti del Ministro interrogato per l'attuazione di un programma nazionale di *screening* cardiovascolare per gli *over 70*, anche alla luce delle proposte di legge già depositate e delle risoluzioni approvate dalla Commissione Affari sociali, e se non ritenga prioritario accelerare tale processo di attuazione. (5-04162)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

l'Azienda ospedaliera universitaria « San Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona » di Salerno — già ripetutamente balzata

agli onori delle cronache per diversi episodi di inefficienze ed errori medici oggetto di diversi procedimenti penali — è stata recentemente al centro di una preoccupante inchiesta giornalistica;

come denunciato dal programma di approfondimento giornalistico di Rai3, FarWest, che ha raccolto testimonianze sconcertanti da parte del personale dell'ospedale, l'Azienda ospedaliera campana celerebbe una realtà fatta di presunte negligenze mediche, nomine discutibili e un « sistema » opaco che metterebbe a rischio la salute dei pazienti;

in particolare, le problematiche, ben lontane dal limitarsi al solo pronto soccorso, si estenderebbero a vari reparti, gettando ombre inquietanti sulla gestione complessiva della struttura;

il reparto di ostetricia è al centro di una nuova indagine della procura di Salerno per il caso di un feto nato morto nel 2022, con una consulenza tecnica di parte che evidenzerebbe « gravi profili di negligenza e imprudenza » a carico di quattro medici;

non si tratterebbe, peraltro, di un caso isolato, posto che le statistiche sulle complicanze nel reparto sarebbero « eccessivamente alte », ben oltre il 5,8 per cento previsto dal Ministero della salute per gli interventi chirurgici;

i presunti errori medici non risparmierebbero altri reparti, come la cardiocirurgia, il cui responsabile è stato sospeso con un provvedimento di interdizione dal tribunale di Salerno dopo la morte di un paziente per la « dimenticanza » di una garza nel suo cuore;

le indagini in corso stanno portando alla luce un vero e proprio « sistema » che, secondo alcuni medici, sarebbe profondamente opaco anche sul fronte delle nomine: promozioni per primari e responsabili di reparto che non avrebbero « tutte le carte in regola »; nomine che non sarebbero avvenute con « criteri di merito », ma per motivi « politici »;

secondo la testimonianza di una dottoressa dell'Azienda ospedaliera, dubbi sol-

leverebbero anche le scelte operatorie, che sarebbero state indirizzate verso « procedure sempre più costose », e sull'ordinazione di materiali non giustificati dall'utilizzo, notando che gli ordini si sarebbero improvvisamente « polarizzati con l'utilizzo di materiali di una sola ditta » —:

se e quali immediate iniziative di competenza, anche di carattere ispettivo, il Ministro interrogato intenda assumere per fare luce su quello che è stato definito il sistema « Ruggi », con nomine opache, inchieste giudiziarie su decessi sospetti, pazienti in fuga ed altre presunte preoccupanti anomalie. (4-05383)

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

da ripetute inchieste giornalistiche sono emerse numerose e gravi criticità in merito al funzionamento dell'azienda ospedaliera Universitaria « San Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona » di Salerno, tali da sollevare interrogativi in merito alla tutela del diritto alla salute e alla qualità delle cure offerte;

recentemente, il programma di inchiesta giornalistica *Far West*, in onda su Rai3, si è occupato dell'ospedale e trasmesso alcune interviste di dipendenti ed ex-dipendenti durante le quali venivano denunciati la situazione difficile delle condizioni di lavoro, le conseguenti ripercussioni sulla qualità del servizio prestato, e gravissimi episodi di malasanità;

la denuncia pubblica da parte di dipendenti del nosocomio richiede un intervento volto ad accertare non solo la veridicità dei singoli fatti citati ma soprattutto chiede una verifica delle condizioni generali dell'ospedale al fine di garantire ai cittadini salernitani un accesso sicuro, umano e dignitoso alle cure sanitarie e di ricreare, ove compromessa, la fiducia nelle istituzioni sanitarie locali;

questo vale tanto più se si considera che alcuni reparti, come per esempio la torre cardiologica, hanno in passato rap-

presentato un polo di eccellenza riconosciuto a livello nazionale —:

se il Ministro interrogato, alla luce di espresso in premessa, non ritenga di adottare iniziative, per quanto di competenza, anche di carattere ispettivo, in ordine alle condizioni dell'ospedale San Giovanni di Dio Ruggì d'Aragona di Salerno e alla qualità delle prestazioni sanitarie, al fine di restituire efficienza nelle cure, serenità e fiducia ai cittadini salernitani.

(4-05386)

\* \* \*

#### UNIVERSITÀ E RICERCA

##### Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'università e della ricerca, il Ministro della salute, per sapere — premesso che:

da un'inchiesta pubblicata dal settimanale *L'Espresso* il 27 giugno 2025 emerge una segnalazione del presidente dell'Associazione Liberi Specializzandi (ALS), Massimo Minerva, inviata alla direzione sanitaria e generale dell'ospedale Sant'Andrea di Roma, alla rettrice dell'università La Sapienza, al presidente della regione Lazio e ad altri organi competenti;

secondo quanto riportato, nel reparto di fisiatria dell'ospedale Sant'Andrea, specializzandi in Medicina Fisica e Riabilitazione — anche al primo anno — sarebbero impiegati in autonomia in attività cliniche e amministrative, senza la necessaria supervisione, in violazione delle normative vigenti;

gli specializzandi svolgerebbero visite ambulatoriali, consulenze intraospedaliere, trattamenti riabilitativi e l'utilizzo di apparecchiature radiologiche, come il fluoroscopio, nonostante la normativa (decreto legislativo n. 101 del 2020) imponga formazione specifica e l'uso obbligatorio del dosimetro, del quale sarebbero sprovvisti;

dall'inchiesta sembrerebbe addirittura che i medici strutturati, gli unici autorizzati all'uso delle radiazioni, per dimostrare la loro presenza in occasione dell'emissione delle radiazioni espongano i loro dosimetri nella stanza in loro assenza;

risultano inoltre addetti alla gestione di agende e pratiche amministrative, attività improprie per la loro figura, spesso in sostituzione del personale carente;

gli specializzandi sarebbero costretti a utilizzare le credenziali informatiche dei medici strutturati per inserire dati clinici nel sistema, compromettendo sicurezza, tracciabilità e rispetto delle responsabilità professionali;

l'organico del reparto sarebbe composto da soli quattro medici strutturati per 37 specializzandi, in contrasto con quanto stabilito dal decreto interministeriale n. 402 del 2017, che prevede un *tutor* ogni tre medici in formazione;

l'articolo 38, comma 2, del decreto legislativo n. 368 del 1999 prevede che «in nessun caso l'attività del medico in formazione specialistica è sostitutiva del personale di ruolo»; una disposizione che, se i fatti fossero confermati, risulterebbe sistematicamente violata;

la regione Lazio rimborsa le prestazioni sanitarie erogate sulla base della presenza di personale strutturato. Se invece queste attività vengono svolte da medici non ancora strutturati, si configurerebbe a giudizio degli interpellanti un potenziale danno erariale e un trattamento iniquo rispetto ad altre strutture pubbliche che non impiegano personale in formazione per attività sostitutive;

la qualità della formazione risulterebbe gravemente compromessa: secondo quanto riferito, l'unica attività didattica sarebbe affidata ad aziende farmaceutiche private. A fronte di questo squilibrio tra lavoro e apprendimento, diversi specializzandi avrebbero già abbandonato la scuola;

è stato inoltre denunciato che gli specializzandi devono provvedere auto-

mamente alla propria sostituzione in caso di malattia, a conferma di una loro funzione essenziale per il reparto, che travalica i limiti della formazione —:

se i Ministri interpellati siano a conoscenza dei fatti sopra descritti e se non ritengano opportuno adottare iniziative, per quanto di competenza, anche di carattere ispettivo presso l'ospedale Sant'Andrea e presso la Scuola di specializzazione in medicina fisica e riabilitativa dell'università La Sapienza, in relazione al rispetto delle norme in materia di formazione, sicurezza e qualità assistenziale e ad eventuali responsabilità amministrative connesse all'impiego improprio di medici non strutturati in attività retribuite dal Servizio sanitario nazionale;

quali iniziative di competenza urgenti intendano adottare per garantire la tutela dei medici in formazione specialistica, la sicurezza dei pazienti e la corretta erogazione delle prestazioni sanitarie a carico del Servizio sanitario nazionale;

se, alla luce delle criticità emerse, non ritengano opportuno sospendere o rivedere l'accreditamento della scuola di specializzazione in oggetto.

(2-00647) « Marianna Ricciardi, Quartini, Sportiello, Di Lauro ».

*Interrogazione a risposta orale:*

MARIANNA RICCIARDI, DI LAURO, SPORTIELLO e QUARTINI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

a giugno 2024 il settimanale *L'Espresso* ha denunciato una vicenda allarmante riguardante la Scuola di specializzazione di area chirurgica dell'università degli Studi di Salerno, diretta dal professor Carmine Alfano. Secondo quanto riportato, il docente avrebbe sottoposto gli specializzandi a vessazioni sistematiche, insulti, minacce e abusi di potere, con comportamenti contrari alla dignità del ruolo accademico e ai principi della pubblica amministrazione;

in particolare, sono emerse registrazioni contenenti frasi dal contenuto violento, sessista e omofobo, quali: « In America vanno di moda i ricch\*on\*i. Qui esistono gli uomini e le donne, i binari non esistono » e « Tutti quanti là dentro, nel forno crematorio a Cava de' Tirreni e abbiamo risolto il problema », rivolte agli specializzandi durante l'orario di lavoro;

diversi medici in formazione hanno riferito di essere quotidianamente umiliati, minacciati e sottoposti a pressioni indebite, anche con la minaccia di negare ferie o accesso alla sala operatoria, compromettendo la loro formazione professionale e la salute psicologica;

l'Università di Salerno, informata dei fatti, ha sospeso il professor Alfano per un anno a partire dal 25 giugno 2024 per « gravi condotte lesive dell'immagine dell'ateneo »;

secondo un articolo de *Il Fatto Quotidiano* del 25 giugno 2025, il professor Alfano risulta indagato dalla procura di Salerno per concussione, truffa e falso ideologico, con l'accusa di aver classificato come urgenti interventi di chirurgia estetica nel Servizio sanitario nazionale, eludendo le liste d'attesa per favorire amici e personalità influenti;

nonostante le gravi accuse e in attesa della conclusione delle indagini, alla scadenza della sospensione il docente è stato reintegrato nelle sue funzioni accademiche e cliniche, senza che siano stati adottati provvedimenti cautelari da parte dell'azienda ospedaliera universitaria « San Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona »;

esistono altri precedenti a carico dello stesso soggetto, tra cui un procedimento penale prescritto a Perugia per truffa ai danni dell'ente pubblico e una condanna civile al risarcimento per attività incompatibili con l'incarico pubblico;

i medici in formazione specialistica si trovano in una posizione di particolare vulnerabilità, essendo gerarchicamente subordinati ai direttori di scuola, da cui dipendono per l'accesso alle attività cli-

niche e per la valutazione finale del percorso formativo;

a giudizio dell'interrogante le condotte descritte sembrano configurare una grave violazione del codice etico e deontologico, con potenziali danni erariali, compromissione della qualità formativa e rischi per la sicurezza dei pazienti e del personale sanitario —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti e se abbiano ricevuto comunicazioni ufficiali dall'università o dall'azienda ospedaliera circa i provvedimenti adottati nei confronti del professor Alfano;

quali iniziative di competenza urgenti intendano assumere, anche tramite Anvur per garantire la qualità della formazione e ambienti di lavoro sicuri all'interno delle strutture universitarie e ospedaliere;

se ritengano necessario avviare una verifica ispettiva, per quanto di competenza, presso l'università di Salerno e l'Azienda ospedaliera « Ruggi d'Aragona », in ordine alla vicenda, anche in considerazione delle segnalazioni di abusi da parte degli specializzandi, e della pendenza del procedimento giudiziario;

se intendano promuovere iniziative di carattere normativo volte a una riforma del sistema di *governance* delle Scuole di specializzazione, introducendo strumenti indipendenti e trasparenti per la segnalazione, la tutela dei discenti e la valutazione dei dirigenti. (3-02047)

#### **Apposizione di una firma ad una mozione.**

La mozione Sergio Costa e altri n. 1-00466, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta 25 giugno 2025, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Di Lauro.

#### **Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione a risposta scritta Ruffino n. 4-05167 del 3 giugno 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04153.

#### **Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo (ex articolo 134, comma 2 del Regolamento).**

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

interrogazione a risposta scritta Casu e altri n. 4-00122 del 29 novembre 2022 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04155;

interrogazione a risposta scritta Casu e Laus n. 4-00159 del 12 dicembre 2022 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04156;

interrogazione a risposta scritta Casu e altri n. 4-01572 del 13 settembre 2023 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04157;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-01797 del 27 ottobre 2023 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04158;

interrogazione a risposta scritta Casu e Simiani n. 4-03356 del 10 settembre 2024 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04159;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-04242 del 4 febbraio 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04160;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-04605 del 14 marzo 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04161;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-04665 del 20 marzo 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04163;

interrogazione a risposta scritta Casu e Ghio n. 4-04838 del 15 aprile 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04164;

interrogazione a risposta scritta Casu e altri n. 4-04840 del 15 aprile 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04165;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-04899 del 28 aprile 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04166;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-04926 del 5 maggio 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04167;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-05105 del 27 maggio 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04154;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-05111 del 27 maggio 2025 in interrogazione a risposta in commissione n. 5-04168;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-05112 del 27 maggio 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04169;

interrogazione a risposta scritta Casu n. 4-05121 del 28 maggio 2025 in interrogazione a risposta in Commissione n. 5-04170.

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



\*19ALB0150310\*