

507.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
<i>ATTI DI INDIRIZZO:</i>		Interno.	
<i>Mozioni:</i>		<i>Interpellanze:</i>	
Costa Sergio	1-00471 14753	Borrelli	2-00656 14768
Roggiani	1-00472 14759	Donno	2-00657 14769
<i>Risoluzione in Commissione:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
VII Commissione:		Simiani	5-04232 14769
Piccolotti	7-00314 14762	<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<i>ATTI DI CONTROLLO:</i>		Ascari	4-05495 14771
Affari esteri e cooperazione internazionale.		Ascari	4-05499 14772
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Furguele	4-05501 14772
Barzotti	4-05497 14764	Istruzione e merito.	
Giustizia.		<i>Interrogazioni a risposta in Commissione:</i>	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Caso	5-04234 14773
Serracchiani	4-05494 14765	Caso	5-04235 14773
Infrastrutture e trasporti.		<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>		Del Barba	4-05493 14774
Bonafè	5-04233 14766	Gentile	4-05502 14775
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>			
Manzi	4-05504 14767		

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.
Lavoro e politiche sociali.		Università e ricerca.	
<i>Interrogazioni a risposta scritta:</i>		<i>Interrogazione a risposta in Commissione:</i>	
Cherchi	4-05496 14776	Lai	5-04231 14779
Grimaldi	4-05503 14777		
Salute.		<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>	
<i>Interrogazione a risposta scritta:</i>		Grippe	4-05498 14779
Baldino	4-05500 14778	Apposizione di firme ad una interpellanza	14780

ATTI DI INDIRIZZO*Mozioni:*

La Camera,

premesso che:

la crescente preoccupazione per l'imminente restrizione della circolazione per gli autoveicoli immatricolati prima del 2015 nelle aree urbane in cui si registra una scarsa qualità dell'aria rende necessario ed urgente il rilancio di un'adeguata politica di mobilità urbana sostenibile;

il parco veicolare dell'Italia è decisamente obsoleto – l'età media delle vetture è di circa 13 anni – ed è importante un rinnovo del parco circolante almeno sotto due punti di vista:

ambientale, perché il 23 per cento del totale è rappresentato da vetture ante Euro 4, con emissioni inquinanti e climalteranti enormemente superiori alle vetture Euro 6;

della sicurezza stradale perché solo negli ultimi anni si sono diffuse, grazie all'introduzione di nuove tecnologie in parte obbligatorie, dotazioni di sicurezza attiva e passiva;

in merito all'impatto ambientale delle diverse tipologie di trasporto privato sono stati effettuati numerosi studi, tra cui quello realizzato dall'*International council on clean transportation* (Icct), quello commissionato dal Ministero dell'ambiente e quello condotto dalla società di consulenza Ricardo Group per la Federazione internazionale dell'automobile, che hanno dimostrato che nell'intero ciclo di vita del veicolo, le automobili elettriche sono in assolute quelle con le più basse emissioni di CO₂ e si stima che nel 2050 le auto elettriche emetteranno un terzo di CO₂ in meno di quelle ad idrogeno, il 73 per cento in meno di quelle ibride, l'82 per cento in meno delle auto diesel e l'86 per cento in meno delle auto a benzina;

appare indifferibile rilanciare con forza ogni forma di mobilità alternativa al

mezzo privato spostando – grazie ad un'offerta adeguata e funzionale – la domanda di mobilità verso il trasporto pubblico locale, nonché verso forme di mobilità alternativa, quali lo *sharing mobility*, il *car pooling*, la mobilità ciclistica e le più recenti forme di mobilità « leggera »;

il fattore centrale di un rivoluzionario cambio di paradigma dell'attuale modello di mobilità si basa su due pilastri fondamentali legati all'*automotive*: la consistente riduzione di un parco veicolare sproporzionato – che vede l'Italia al primo posto in Europa nel rapporto tra veicoli e abitanti – e la sua graduale sostituzione con veicoli ad emissioni zero;

attualmente, nella percezione degli automobilisti, nonostante la crescita della rete di ricarica, l'Italia attraversa un periodo di incertezza che ha rallentato il processo di adozione della mobilità elettrica, allontanandosi dagli altri grandi Paesi europei;

la creazione di un clima inutilmente conflittuale ha contribuito a far perdere di vista ai cittadini gli aspetti positivi della transizione: dal possibile risparmio economico al piacere di guida, passando per il *comfort* e la sicurezza;

l'elettrificazione del sistema dei trasporti è un traguardo imprescindibile sia per la sua sostenibilità, sia per la competitività nazionale ed è necessario prenderne coscienza;

secondo *Schmidt Automotive Research*, la penetrazione dei *Battery electric vehicle* in Europa occidentale è salita al 18,4 per cento, con i veicoli *plug-in* che hanno raggiunto il 26,4 per cento delle nuove immatricolazioni. Le prospettive per la seconda metà del 2025 e per il 2026 rimangono positive, con una quota di mercato dei *Battery electric vehicle* che dovrebbe raggiungere il 21,5 per cento entro la fine del 2025 e fino al 26 per cento nel 2026 sostenuta da una nuova generazione di veicoli elettrici a prezzi accessibili e dalla produzione localizzata di produttori europei e cinesi;

appare ormai evidente che l'espansione della gamma di veicoli elettrici a

prezzi accessibili, a partire da circa 25.000 euro e scendendo sotto i 20.000 euro a partire dal 2026, democratizzerà l'accesso alla mobilità elettrica, anche in considerazione del fatto che i costi di gestione e utilizzo di un'auto elettrica sono di gran lunga inferiori rispetto ad un'auto endotermica;

gli sforzi di grandi case automobilistiche come Renault, Volkswagen e Stellantis, che utilizzano la tecnologia delle batterie litio-ferro-fosfato, stanno rendendo i *Battery electric vehicle* accessibili a una base di consumatori sempre più ampia; con l'avvicinarsi della parità di costo con i motori a combustione interna, il mercato europeo si sposterà decisamente verso l'adozione elettrica di massa;

in Europa si sono raggiunti 8,8 milioni di veicoli elettrici circolanti, con una crescita del 480 per cento negli ultimi 5 anni;

in sostanza il mercato europeo delle auto elettriche sta crescendo – nell'ultimo anno la quota di veicoli elettrici è passata dal 12,3 per cento al 15,2 per cento – in controtendenza rispetto al *trend* complessivo del settore *automotive* che registra un calo di circa 2 punti percentuali;

la mobilità elettrica è un mega *trend* globale che non può essere ignorato. L'auto elettrica non è più una scelta di nicchia e le vendite di vetture a zero emissioni hanno assunto ormai un peso estremamente rilevante;

l'andamento globale del mercato dei veicoli elettrici nei primi trimestri degli ultimi anni mostra una crescita costante sia in termini assoluti che di quota di mercato (*market share*). Nel primo trimestre del 2022, le immatricolazioni *Battery electric vehicle* si attestavano a circa 1,44 milioni di unità, con una *market share* del 8,4 per cento. Questa quota è cresciuta progressivamente, passando al 10 per cento nel Q1 2023, al 10,2 per cento nel Q1 2024, fino a raggiungere un salto significativo nel Q1 2025, con oltre 2,74 milioni di unità e una *market share* del 13,8 per cento. Secondo gli analisti, mantenendo il *trend* at-

tuale, il 2025 potrebbe chiudersi con una quota superiore al 20 per cento, ovvero con 1 auto su 5 venduta nel mondo completamente elettrica;

si tratta di una conferma della crescente penetrazione dei veicoli elettrici nel mercato globale e dell'accelerazione verso una mobilità a zero emissioni, trainata da innovazione, regolamentazione e maggiore consapevolezza dei consumatori;

questa forte crescita è alimentata da una convergenza di fattori: l'abbattimento dei costi delle batterie, l'espansione delle infrastrutture di ricarica, normative sempre più stringenti sulle emissioni e l'ingresso sul mercato di nuovi produttori globali; la mobilità elettrica sta ridefinendo le catene del valore *automotive*, trasformando l'industria e preparando il terreno per un futuro a zero emissioni; a limitare la domanda uno scenario dei consumi sfavorevole fra riduzione del potere d'acquisto e assenza di sistemi di incentivazione che sostengono le fasce più povere della popolazione. A ciò si aggiunge una narrativa negativa sull'elettrico, alimentata da numerose *fake news* che influenzano negativamente le scelte dei consumatori;

la tecnologia delle auto *Battery electric vehicle* le rende sempre più appetibili sul mercato: negli ultimi dieci anni in Italia, l'autonomia media omologata dei modelli a listino è più che triplicata, arrivando ad una media di oltre i 500 chilometri;

un altro sensibile miglioramento riguarda le potenze di ricarica supportate dai veicoli elettrici che hanno vissuto un'evoluzione significativa, trasformando l'esperienza di utilizzo e riducendo drasticamente i tempi di attesa. Oggi le architetture elettriche moderne permettono di assorbire potenze fino a 350 kW e oltre, preparando il terreno per un futuro di ricariche ultrarapide fino anche ad 1 MW di potenza. In sostanza già adesso il tempo di ricarica dal 10 all'80 per cento di veicoli con autonomia superiore a 600 chilometri è inferiore a 20 minuti;

anche sulla preoccupazione della durata delle batterie di trazione le case au-

tomobilistiche hanno fatto molti progressi e stanno rivedendo al rialzo l'aspettativa di vita utile delle batterie installate nei veicoli elettrici. Al momento si calcola che nell'arco di nove anni la perdita di capacità — e quindi di autonomia — è comunque inferiore al 15 per cento. Le *performance* della batteria rimangono dunque elevate anche dopo la scadenza della garanzia del costruttore;

la filiera italiana del riciclo delle batterie agli ioni di litio rappresenta un'opportunità strategica per il Paese, grazie a investimenti in impianti di ultima generazione, competenze industriali consolidate e centri di ricerca all'avanguardia. Con un mercato in crescita (18,5 kton di *Battery energy storage system* e 28,4 kton di veicoli elettrici nel 2023) e un potenziale di 40 kton di batterie a fine vita entro il 2030, l'Italia può posizionarsi come *hub* europeo del riciclo, attirando flussi esteri e garantendo la chiusura del ciclo; un ruolo chiave nella transizione tecnologica ed energetica dell'auto può essere svolto dalle flotte aziendali le quali, accelerando l'adozione di veicoli elettrici, possono incidere significativamente sulla riduzione delle emissioni dei trasporti. A tal fine, il 5 marzo 2025 la Commissione europea ha pubblicato il Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo [COM(2025) 95 final] il quale, pur concedendo maggiore margine di manovra ai produttori di automobili per allinearsi ai propri obiettivi di CO₂, ribadisce gli obiettivi già fissati per il 2030 e il 2035 e offre un quadro articolato di politiche, misure e opportunità di finanziamento e stimolo per mobilitare investimenti privati funzionali all'elaborazione di strategie industriali per il settore che siano non solo coerenti con l'obiettivo di piena elettrificazione dell'auto nel 2035 ma che risultino funzionali a rafforzare la competitività del settore automobilistico europeo, con particolare riguardo all'aumento della produzione e della vendita di auto elettriche;

al citato Piano, la Commissione europea ha affiancato la Comunicazione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali [COM(2025) 96 final], con l'obiettivo dichia-

rato di rilanciare l'industria automobilistica europea attraverso un incremento della domanda di veicoli a emissioni zero da parte delle flotte aziendali — che attualmente rappresentano circa il 60 per cento delle immatricolazioni di nuove autovetture — anche mediante eliminazione delle sovvenzioni a favore dei veicoli alimentati a combustibili fossili;

in Italia, non soltanto un'auto su due è destinata all'utilizzo aziendale, ma i veicoli aziendali compiono generalmente chilometraggi più elevati e questo ne incrementa l'effetto sulla qualità dell'aria nel caso di adozione di tecnologie pulite. Inoltre, vengono immessi nel mercato dell'usato dopo un periodo relativamente breve, rendendosi accessibili a una platea più ampia di consumatori che possono in tal modo accedere a veicoli di seconda mano più ecologici, moderni e sicuri;

in un mercato automobilistico, dove la spinta al rinnovo si è ridotta, se non esaurita, le flotte aziendali potrebbero costituire un volano per la transizione: per le aziende elettrificare la propria flotta e dotarla di una rete di ricarica dedicata non sarebbe solo una scelta ecologica, ma un investimento strategico che ottimizza risorse, migliora l'efficienza operativa e rafforza l'immagine aziendale;

l'esigenza di operare una transizione verso forme di mobilità ad emissioni zero riguarda anche l'industria e il mercato del trasporto merci su strada: logistica di prossimità e autotrasporto di medio e lungo raggio;

purtroppo, malgrado in tutto il continente siano ormai disponibili modelli elettrici per la quasi totalità delle missioni trasportistiche, il livello di penetrazione commerciale dei *Battery electric vehicle* in Unione europea resta significativamente più basso rispetto al segmento delle autovetture: in Italia nel 2025 i veicoli commerciali leggeri elettrificati (Bev) hanno rappresentato il 3,2 per cento delle immatricolazioni. Un dato che scende fino al 2,1 per cento per gli altri veicoli per trasporto merci;

dal 2022 al 2025, l'autonomia media dei veicoli *Battery electric vehicle* per il

trasporto merci è aumentata progressivamente del 20 per cento negli ultimi 5 anni, contestualmente anche la capacità delle batterie è aumentata della percentuale, segno che si è lavorato molto in particolare sulla densità delle batterie;

nell'ambito del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, l'articolo 4, comma 3, è previsto un generico obiettivo di « ammodernare la flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto », con una disposizione finanziaria di 6 milioni di euro per gli anni 2025 e 2026 da ripartire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

è necessario definire con maggiore accuratezza i parametri per i « veicoli commerciali ad elevata sostenibilità » a cui destinare i fondi stanziati, tenendo conto in particolare dei veicoli pesanti a trazione elettrica. Considerato che nel 2025, il costo di acquisto di un camion elettrico varia in modo significativo a seconda del modello, della capacità della batteria, dell'autonomia desiderata e delle caratteristiche aggiuntive da circa 150.000 euro per applicazioni urbane ma possono salire a 300.000 euro e oltre per i modelli progettati per il trasporto su lunghe distanze;

per garantire il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione assunti a Bruxelles appare necessario un ripensamento complessivo e organico delle politiche per la transizione ecologica e tecnologica, che guardi ad una revisione strutturale del sistema, anche sul piano normativo e regolamentare, tenendo conto di alcune differenze strutturali tra i veicoli elettrici e quelli endotermici;

anche il settore del trasporto pubblico locale (Tpl) in Italia necessita di profonda trasformazione nell'ottica di una maggiore sostenibilità ambientale e per consentire la sua decarbonizzazione;

nel 2023, circa il 27,5 per cento delle nuove immatricolazioni di autobus urbani in Italia erano elettriche, un valore ancora inferiore alla media europea del 40 per cento. Questo *trend* è però in crescita,

con il 2024 che ha visto un ulteriore incremento, tanto che su dieci autobus urbani immatricolati, quattro erano elettrici, con una crescita del 162 per cento rispetto al 2023;

ad inizio 2025, il 6 per cento degli autobus circolanti, circa 2.522, è alimentato da energia elettrica. Il *trend* di crescita appare costante anche nel 2025;

nel 2024, il mercato europeo degli autobus elettrici ha registrato una crescita significativa, con quasi la metà (49 per cento) dei nuovi autobus urbani immatricolati a zero emissioni, di cui il 46 per cento erano veicoli elettrici a batteria;

Paesi come Lussemburgo, Finlandia e Danimarca hanno superato il 66 per cento di quota di mercato per gli autobus a zero emissioni nel 2024, evidenziando una forte adozione di tecnologie sostenibili nel trasporto pubblico;

a livello tecnologico si registra un consistente miglioramento dell'efficienza dei nuovi mezzi, che vantano una maggiore efficienza, capacità – superiore a 400 kWh – e, di conseguenza, autonomia;

si stima che nel 2050 la flotta di autobus urbani italiana sarà composta per l'88 per cento da veicoli elettrici e per il 9 per cento da mezzi a idrogeno; questo ambizioso obiettivo può essere raggiunto solamente grazie ad adeguati stanziamenti a livello europeo e nazionale. Il completo rinnovo della flotta porterà ad una riduzione delle emissioni di CO₂ di 2.393 kt e a un risparmio di 957 milioni di litri di combustibili fossili;

il settore dell'autotrasporto in Italia risulta caratterizzato da un parco circolante con un'età media tra le più alte in Europa (19,5 anni contro 14,1 di media europea), che risulta in crescita di anno in anno; oltre il 50 per cento degli autocarri medi e pesanti (N2 – N3) attualmente in uso rientra nella classe emissiva Euro IV o inferiore, con importanti ripercussioni sia in termini ambientali che di sicurezza stradale;

la transizione verso un sistema di mobilità a zero emissioni rappresenta una

delle sfide più rilevanti e ambiziose del prossimo decennio. Il comparto dei veicoli elettrici dovrà crescere in modo esponenziale, con traguardi intermedi chiari e misurabili che traccino un percorso concreto verso la decarbonizzazione totale del trasporto su gomma:

2025 – fase di consolidamento: raggiungere almeno 0,4 milioni di veicoli elettrici circolanti, espandendo le infrastrutture di ricarica rapide e migliorando l'accessibilità dei veicoli elettrici per le flotte aziendali e il trasporto pubblico;

2030 – svolta decisiva: arrivare a 3,5 milioni di veicoli elettrici in Italia, integrando tecnologie di *Vehicle-to-grid* (V2G) e potenziando il parco di veicoli commerciali leggeri (Lcv);

2035 – decarbonizzazione urbana: completare l'elettrificazione del trasporto urbano con oltre 10 milioni di veicoli elettrici in circolazione, rispettando le normative europee di zero emissioni nei centri urbani;

negli ultimi anni le batterie agli ioni di litio hanno vissuto una straordinaria evoluzione, con una drastica riduzione dei costi: si è passati dagli 806 dollari per kWh del 2013 ai 115 dollari per kWh del 2024, con un trend in costante discesa;

è assolutamente infondata la diffusa convinzione di un presunto maggior rischio di incendio delle auto elettriche. Ogni 100.000 auto vendute, le termiche registrano 1.530 incendi contro i 25 delle elettriche (Bev), grazie al *Battery Management System* (Bms), che garantisce controllo e stabilità; in ogni caso, per gestire le emergenze, si stanno diffondendo tecnologie come l'*EV Drill Lance* (perforazione della batteria per iniettare acqua), estintori speciali (acqua + agenti incapsulanti) e coperte termiche (resistenti a 1.500 °C);

l'irreversibilità del processo di elettrificazione dei trasporti è confermata anche dall'evoluzione tecnologica che sta consentendo la realizzazione di un vero e proprio « ecosistema » di riferimento, attraverso strumenti come *Smart charging*, *Vehi-*

cle-to-grid (V2G) e *Vehicle-to-load* (V2L), che daranno vita alla futura *smart grid*, capace di stabilizzare la rete, fornire energia in emergenza e facilitare la diffusione delle rinnovabili;

l'estensione e la capillarità dell'infrastruttura di ricarica rappresentano un elemento essenziale per la diffusione della mobilità elettrica e su questo fronte l'Italia sembra a buon punto. Al 31 marzo 2025 risultano installati nella Penisola 65.992 punti di ricarica a uso pubblico, di cui 55.549 attivi;

il rapporto tra *Battery electric vehicle* circolanti in Italia e punti di ricarica pubblici attivi è 5,38, decisamente sufficiente, considerando che la ricarica privata è attualmente la principale modalità di ricarica, anche in previsione di un consistente aumento del parco veicolare elettrico;

anche l'infrastrutturazione della rete autostradale ha fatto notevoli progressi negli ultimi anni: a marzo 2025 si registrano 1.108 punti di ricarica ad uso pubblico in aree di servizio, per un totale del 45,5 per cento delle circa 407 aree di servizio lungo la rete autostradale italiana; più della metà (64 per cento) dei punti attivi ha una potenza pari o superiore a 150 kW, e l'86 per cento è di tipo veloce in corrente continua; la recente impennata di politiche commerciali protezionistiche e di nuovi e più elevati dazi potrebbe influenzare il prezzo e le conseguenti vendite di veicoli elettrici, in particolare di auto, in diversi mercati nei prossimi anni. A marzo 2025 gli Stati Uniti hanno annunciato un'ulteriore tariffa del 25 per cento applicabile a tutte le automobili, comprese quelle elettriche, e ad alcuni componenti,

impegna il Governo:

- 1) ad operare attivamente per accompagnare ed accelerare l'ormai irreversibile processo di elettrificazione del sistema dei trasporti e per rendere la mobilità elettrica alla portata di tutti i cittadini italiani;

- 2) ad assumere iniziative di competenza secondo alcune direttrici fondamentali:
- a) l'accesso a nuove forme di mobilità anche per le popolazioni con reddito sotto la media;
 - b) il sostegno alle politiche di incentivazione di lungo periodo per dare maggiore stabilità agli *Original equipment manufacturer* in termini di investimenti;
 - c) la revisione dell'attuale legislazione in tema di flotte aziendali e *fringe benefit* in modo da traguardare un quadro regolatorio chiaro, snello, dinamico e in linea con le nuove esigenze emerse nel mercato;
 - d) l'adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale per sviluppare progetti di logistica a 0 emissioni;
 - e) la riduzione del costo dell'energia per l'utente finale;
 - f) il miglioramento del contesto normativo per le installazioni in contesti condominiali;
 - g) la maggiore collaborazione nella pianificazione degli investimenti sulla rete;
 - h) l'incentivazione per le aree attualmente a fallimento di mercato individuabili tramite la piattaforma unica nazionale (Pun) per rendere più uniforme la distribuzione dei punti di ricarica soprattutto nel Sud del Paese;
 - i) la semplificazione e l'armonizzazione delle procedure di *permitting*, che oggi risentano delle diverse sensibilità e competenze dei singoli comuni;
 - l) l'introduzione, per un periodo sperimentale di tre anni, di una tariffa che riduca l'incidenza degli oneri sul costo dell'energia per gli operatori ricarica, al fine di migliorare la competitività della ricarica pubblica, incentivare gli investimenti in infra-
- strutture e favorire la crescita del mercato dei veicoli elettrici;
- 3) ad avviare una politica fiscale che consenta di supportare le imprese nel processo di decarbonizzazione delle proprie flotte, sia attraverso l'incremento degli importi detraibili per l'acquisto dei veicoli aziendali, sia introducendo la non imponibilità fiscale dei rimborsi delle ricariche elettriche ricevuti dal dipendente, equiparandoli al trattamento dei rifornimenti di carburante nel caso di veicoli endotermici assegnati ad uso promiscuo;
- 4) ad adottare iniziative volte ad agevolare la transizione delle imprese di trasporto pubblico locale (Tpl) e di logistica, trasformando le agevolazioni attualmente previste per l'acquisto di carburanti tradizionali, ossia un sussidio ambientalmente dannoso, in un sussidio ambientalmente favorevole, ossia l'estensione degli aiuti previsti per le aziende energivore, attualmente regolate dal decreto ministeriale del 21 dicembre 2017, anche a questi soggetti come previsto dall'*Energy taxation directive*;
- 5) a promuovere, tramite iniziative di carattere normativo, una riforma delle politiche pubbliche vigenti istituendo un fondo pluriennale dedicato, così come era stato originariamente previsto per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri con il cosiddetto « Fondo *Automotive* » del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni della legge n. 34 del 2022 dotato di risorse sufficienti a garantire la competitività economica delle alimentazioni a zero emissioni a fronte di un costo più elevato dell'investimento iniziale;
- 6) ad adottare un piano di azione finalizzato ad incentivare il riciclo delle batterie litio ione in Italia, tenendo conto dello straordinario potenziale di un settore che ha visto – soltanto nel 2023 – l'installazione di 18,5 kton di batterie per le rinnovabili e 28,4 kton nei veicoli

- elettrici e ibridi, consentendo così di ridurre la dipendenza dalle importazioni, favorire la produzione di nuove batterie e facendo dell'Italia un *hub* europeo della filiera del riciclo e che preveda di:
- a) sviluppare in Italia impianti idrometallurgici di medio-grandi dimensioni (10.000-50.000 kton/anno) per garantire redditività e soddisfare le esigenze delle *gigafactory*;
 - b) promuovere l'Italia come *hub* europeo per il trattamento e recupero dei metalli dalle batterie al litio, incentivando l'invio di batterie esauste e *black mass* da altri Paesi dell'Unione europea;
 - c) favorire intese tra aziende italiane di riciclo e *gigafactory* europee;
 - d) introdurre incentivi che coprano il rischio di mercato, oltre a quelli per l'innovazione, per rendere economicamente sostenibili tutte le fasi del processo fino alla produzione della *black mass*;
 - e) armonizzare le normative italiane con quelle europee, riconoscendo la *black mass* come prodotto e non come rifiuto;
 - f) creare un sistema centralizzato di dati sulle batterie immesse sul mercato per migliorare la gestione del fine vita e ottimizzare il flusso di materiali verso gli impianti di riciclo;
 - g) organizzare una raccolta efficiente per chimica e tipologia di batteria, formando i detentori dei rifiuti e agevolando la gestione e il conferimento corretto ai centri di trattamento;
 - h) garantire un efficace recepimento della normativa Unione europea sulla responsabilità estesa del produttore;
- 7) ad adottare iniziative volte a sostenere in modo efficace la sostituzione della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto specificando la destinazione dei fondi ai mezzi ad alimentazione elettrica, aumentando al contempo le risorse disponibili;
- 8) ad implementare la rete infrastrutturale di ricarica e incentivare l'evoluzione tecnologica del sistema attraverso nuove modalità di ricarica, quali la ricarica senza stalli dedicati, la ricarica *off grid*, la ricarica con sistemi di accumulo e la ricarica con stazione satellite;
- 9) a promuovere un'interlocuzione con la Commissione europea al fine di dare priorità a incentivi solidi e armonizzati per l'adozione dei *Battery electric vehicle*, accelerare la diffusione delle infrastrutture di ricarica, sviluppare politiche industriali forti per sostenere le catene del valore europee delle batterie e della mobilità elettrica e promuovere soluzioni di flessibilità come l'integrazione tra veicolo e rete.
- (1-00471) « Sergio Costa, Ilaria Fontana, Iaria, Pavanelli, L'Abbate, Appendino, Cappelletti, Fede, Traversi ».
- La Camera,
premessò che:
- il corretto e tempestivo trasferimento delle risorse statali agli enti locali rappresenta una condizione essenziale per l'equilibrio finanziario e la piena operatività delle amministrazioni comunali, in un contesto in cui gli stessi trasferimenti sono stati ridotti mentre le funzioni assegnate agli enti territoriali e i maggiori costi di gestione delle città, dai servizi ai bisogni sociali, risultano in costante ampliamento e complessità;
- numerose segnalazioni, pervenute da parte di comuni, città metropolitane e dell'Anci, denunciano significativi ritardi, decurtazioni e incertezze nell'erogazione delle risorse dovute a vario titolo. In particolare, si evidenzia la situazione della prima rata del Fondo di solidarietà comunale 2025, la cui erogazione – prevista dall'articolo 9 del

decreto ministeriale del 16 aprile 2025 – risulta a oggi solo parzialmente effettuata a causa di temporanee difficoltà di cassa segnalate dal Ministero dell'interno con comunicazione del 12 giugno. Tali ritardi, ancora in attesa di successive integrazioni sul relativo capitolo di bilancio, stanno compromettendo l'effettiva erogazione dei servizi e, in generale, il funzionamento dell'ente, dal momento che la programmazione è elaborata sulla base di previsioni che non si tramutano in flussi di cassa nei tempi stimati;

pur essendo stati finalmente trasferiti i fondi relativi al primo e secondo trimestre 2024 del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche – istituito dall'articolo 26, comma 6-*quater*, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022, n. 91 – persistono ritardi e incertezze rispetto al saldo complessivo annuale, che ostacolano la programmazione e la sostenibilità finanziaria degli enti. Come segnalato da Anci nella nota del 10 giugno 2025 (prot. 30/VSG/SD-25), il mancato rimborso integrale delle spese sostenute continua a determinare gravi difficoltà per gli enti e per le imprese coinvolte, con ricadute su cronoprogrammi, avanzamento delle opere pubbliche e rispetto delle scadenze previste;

inoltre, numerosi enti locali riportano ritardi generalizzati nei pagamenti, con effetti a catena quali: mancata qualificazione come stazione appaltante; maturazione di interessi di mora; decurtazione dell'indennità di risultato dei dirigenti; obbligo di accantonamenti non spendibili; attivazione di anticipazioni di tesoreria che, se non estinte entro l'esercizio, possono generare disavanzi di amministrazione e bloccare l'utilizzo dell'avanzo libero. Tali ritardi si ripercuotono anche sull'indotto economico, colpendo direttamente fornitori e imprese esecutrici, che si trovano a fronteggiare mancate entrate, difficoltà di liquidità e conseguenti tensioni occupazionali, con un effetto domino su lavoratori e aziende dell'indotto. Un meccanismo che contribuisce ad aggravare il quadro econo-

mico generale, specie nei territori più fragili;

ulteriori e gravi criticità riguardano il Fondo per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati (Msna), la cui copertura dovrebbe essere a carico dello Stato, che per il biennio 2023-2024 registra un disallineamento strutturale tra risorse disponibili e fabbisogni comunicati dagli enti locali. Le richieste di contributo a valere sul capitolo 2353 del bilancio del Ministero dell'interno risultano di gran lunga superiori rispetto agli stanziamenti previsti, determinando l'impossibilità oggettiva di riconoscere il rimborso integrale dei costi sostenuti dai comuni;

Anci stima un divario di oltre 80 milioni di euro per il 2023 e di oltre 110 milioni per il 2024, e ha già rappresentato formalmente, con apposite note, la necessità di rifinanziare strutturalmente il capitolo in oggetto. Tale esigenza è acuita dal consistente incremento del numero di Msna presi in carico dalle amministrazioni locali, nonché dall'aumento dei costi gestionali legati sia all'inflazione rilevata dall'Istat, sia all'adeguamento del Ccnl degli operatori sociali;

a ciò si aggiunge l'innalzamento del contributo giornaliero *pro capite* da 60 a 100 euro, misura certamente necessaria per garantire *standard* minimi di accoglienza, ma che ha determinato un incremento diretto della spesa complessiva, in assenza di un adeguato riequilibrio finanziario da parte dello Stato;

tale squilibrio si è tradotto, per numerosi comuni, nell'impossibilità di ottenere il rimborso delle somme effettivamente sostenute. A titolo esemplificativo, risultano non erogati oltre 10 milioni di euro al comune di Trieste, circa 8,3 milioni al comune di Bergamo, 6 milioni al comune di Genova, 2,2 milioni ad Agrigento, 2 milioni ciascuno ai comuni di Napoli e L'Aquila, e 1,4 milioni al comune di Novara;

con crescente preoccupazione, numerosi enti locali segnalano un aumento esponenziale di minori certificati con il conseguente aggravio strutturale e insoste-

nibile della spesa comunale per l'assistenza educativa scolastica, servizio ormai imprescindibile per garantire il diritto allo studio a studenti con disabilità certificata. Tale fenomeno, che attiene ai diritti fondamentali delle persone, richiede una valutazione sistemica sia in termini di *governance* istituzionale, sia di copertura economico-finanziaria;

contestualmente, ulteriori segnalazioni pervenute da numerosi comuni evidenziano l'insufficienza delle risorse allocate sul Fondo per le politiche per la famiglia, che ha subito una drastica riduzione da 150 a 60 milioni di euro, con conseguente contrazione dei servizi estivi per minori e oneri economici insostenibili per le famiglie, in assenza di un contributo strutturale diretto a sostegno dei nuclei familiari, come già proposto in specifici atti normativi;

ulteriori criticità si registrano sul Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione, che si conferma strutturalmente inadeguato a far fronte alla crescente domanda di aiuto da parte dei nuclei familiari in difficoltà, soprattutto nei grandi centri urbani. Le risorse stanziare risultano insufficienti a coprire i fabbisogni reali, aggravando le situazioni di disagio abitativo e aumentando il rischio di marginalizzazione sociale;

analogamente, il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale (Tpl) presenta evidenti limiti di finanziamento rispetto all'aumento dei costi operativi e all'esigenza di garantire *standard* adeguati di servizio e sostenibilità ambientale. In assenza di un incremento stabile delle risorse, molti enti si trovano costretti a ridurre corse, tagliare linee periferiche o aumentare le tariffe, con forti ripercussioni sui cittadini, in particolare nelle aree interne e nei quartieri meno serviti;

a ciò si aggiunge la necessità di rifinanziare in modo strutturale il Piano nazionale di investimenti per gli enti locali, defianziato a seguito di recenti interventi normativi e manovre di bilancio. Il venir meno di tale strumento sta determinando il

blocco o la revisione di numerosi interventi già programmati, mettendo a rischio investimenti strategici in ambiti fondamentali per i territori; non risulta ancora definita la riassegnazione delle risorse sottratte agli enti locali, in particolare quelle derivanti dai ribassi di gara, a seguito della rimodulazione del PNRR operata dal Governo nel maggio 2023, che ha comportato la sospensione o il ridimensionamento di circa 1.900 interventi già finanziati in ambiti strategici – quali la messa in sicurezza del territorio, la riqualificazione viaria, l'idoneità degli edifici pubblici e scolastici – generando gravi incertezze nei bilanci comunali. Analoga incertezza si registra per altre linee di finanziamento, come quelle connesse ai mutui Bei e ai fabbisogni per l'edilizia scolastica del triennio 2018-2020, rispetto alle quali non risultano ancora definite modalità chiare di riassegnazione delle economie conseguite;

a questo si aggiungono forti criticità in merito al mancato trasferimento del cosiddetto « contributo sindaci », istituito per compensare gli oneri derivanti dalle indennità spettanti agli amministratori locali, la cui assenza rischia di compromettere la sostenibilità economica, in particolare nei piccoli comuni;

con riferimento al decreto-legge n. 25 del 2025, convertito con modificazioni dalla legge n. 69 del 2025, recante misure per il reclutamento nella pubblica amministrazione, si rileva l'assenza di disposizioni volte al rafforzamento della capacità amministrativa degli enti locali, in particolare per quanto concerne il personale del comparto delle funzioni locali. Ciò rischia di determinare un ulteriore ampliamento del divario retributivo con l'amministrazione centrale e di ostacolare gravemente l'attuazione del PNRR, soprattutto nei comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, che incontrano le maggiori difficoltà di accesso ai fondi istituiti a tal fine;

i tagli disposti dalla legge di bilancio 2025, confermati successivamente dal decreto Milleproroghe, ai fondi destinati alla manutenzione straordinaria della rete via-

ria provinciale e metropolitana, comportano una riduzione complessiva delle risorse disponibili pari a 385 milioni di euro nel biennio 2025-2026, pari a una decurtazione del 70 per cento. Tale riduzione sta generando gravi ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'operatività quotidiana degli enti competenti,

impegna il Governo:

- 1) ad assicurare la tempestiva erogazione integrale delle somme spettanti agli enti locali per l'anno 2025, sia a valere sul Fondo di solidarietà comunale che sul Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, garantendo la disponibilità delle risorse sui relativi capitoli di bilancio sia in termini di competenza che di cassa;
- 2) ad adottare iniziative volte a definire, d'intesa con le autonomie territoriali, un sistema di erogazione delle risorse fondato su tempistiche certe, vincolanti e preventivamente comunicate, in grado di garantire agli enti locali una programmazione finanziaria affidabile e coerente con gli obblighi di spesa;
- 3) a prevedere, nel quadro del prossimo disegno di legge di bilancio o attraverso appositi provvedimenti normativi, un rifinanziamento strutturale del Fondo per l'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati, tale da consentire la copertura integrale delle richieste per gli anni 2023, 2024 e 2025;
- 4) ad adottare iniziative di competenza volte a definire meccanismi trasparenti, consultabili in tempo reale, che permettano agli enti locali di verificare con chiarezza l'importo lordo spettante, le trattenute effettuate e le somme effettivamente erogate;
- 5) a promuovere, in raccordo con le autonomie territoriali, un tavolo interministeriale per affrontare in modo organico e sistemico la questione del finanziamento dell'assistenza educativa scolastica e del crescente numero di certificazioni di disabilità, con l'obiet-

tivo di garantire ai comuni un quadro di certezze economiche e normative compatibile con i diritti costituzionalmente tutelati.

(1-00472) « Roggiani, Braga, Bonafè, Cuperlo, D'Alfonso, De Luca, De Maria, Di Biase, Ferrari, Filippin, Forattini, Fornaro, Furfaro, Ghio, Girelli, Gnassi, Guerini, Lacarra, Lai, Malavasi, Manzi, Mauri, Merola, Orfini, Ubaldo Pagano, Pandolfo, Peluffo, Provenzano, Toni Ricciardi, Romeo, Andrea Rossi, Sarracino, Serracchiani, Simiani, Stefanazzi, Vaccari ».

Risoluzione in Commissione:

La VII Commissione,

premessi che:

nella conferenza stampa di presentazione della risoluzione in Commissione 7-00309 a firma del deputato nonché capogruppo della Lega nella Commissione VII Rossano Sasso, quest'ultimo e l'eurodeputata e vicesegretaria della Lega Silvia Sardone hanno denunciato la presunta « islamizzazione » delle scuole italiane, chiedendo l'impegno del Governo in difesa dell'identità nazionale, della tradizione e dei valori giudaico-cristiani. In particolare, e preannunciando una proposta normativa imminente per vietare il velo nelle scuole, l'eurodeputata ha dichiarato: « tutti i veli islamici per me sono simbolo di sottomissione. Una donna libera, e con queste temperature non credo abbia voglia di andare in giro con indosso un sacco della spazzatura »;

nella risoluzione e (soprattutto) nella conferenza stampa di presentazione, casi isolati (Sesto San Giovanni, Crema, eccetera), senz'altro problematici e da affrontare con nettezza, vengono ingigantiti al punto tale da denunciare « l'integrazione al contrario », descrivendo la scuola italiana come un « laboratorio di propaganda islamista ». A parere della firmataria del pre-

sente atto, emergono un ingigantimento e una drammatizzazione funzionali a retoriche smaccatamente razziste e xenofobe. Retoriche che usano in modo strumentale la libertà delle donne, omettendo che in Italia, in media, ogni tre giorni viene uccisa una donna: 113 sono state le donne uccise nel 2024, 61 hanno trovato la morte per mano del *partner* e dell'*ex partner*; secondo l'XI Rapporto sul femminicidio realizzato dall'istituto di ricerca Eures, in Italia stanno aumentando le donne straniere vittime di femminicidio ma diminuiscono gli autori di nazionalità non italiana, passati dal 2023 al 2024 da 23 a 16, con un decremento del 30,4;

contrariamente agli obiettivi enunciati, la difesa dell'identità nazionale e dei valori tradizionali è speculare alle politiche multiculturaliste dalla Lega a più riprese condannate. Il multiculturalismo, infatti, considera le differenze culturali in termini sostanziali, già interamente costituite, granitiche da rispettare nella loro radicata immodificabilità. Invece di superare il relativismo multiculturalista l'opzione identitaria e razzista dei partiti sovranisti non fa altro che rafforzarlo, animando un fondamentalismo occidentale simmetrico a quello islamico che si vuole estirpare;

Stato di diritto e universalismo dei diritti propongono una visione culturale e politica alternativa, tanto al culto dell'identità e delle tradizioni nazionali quanto alla frammentazione multiculturale; nell'ottica universalista, i diritti sono motore di emancipazione e di libertà, per i singoli e per la collettività. Più in particolare, la prospettiva universalista è trasformativa: contesta cioè l'idea che esistano culture e tradizioni immodificabili, che possano essere preservate indipendentemente o, peggio, in contrasto con le regole democratiche;

la laicità della scuola è fondamentale, tutelata dalla Costituzione al pari della libertà religiosa e di insegnamento (negli articoli 3, 7, 8 e 33), va difesa costantemente e rafforzata. Destano, dunque, grande preoccupazione i casi delle scuole di Torino e di San Donà di Piave. La protesta di alcuni genitori, nel 2024, ha fatto emergere

il tentativo dell'associazione Teen Star di entrare nelle scuole, tramite corsi di formazione extracurricolare, per impartire un'educazione alla sessualità incentrata sul bando della contraccezione, sull'astinenza sessuale, sulla sessualità limitata alla finalità procreativa, sulla condanna della masturbazione e dell'omosessualità. Un caso altrettanto preoccupante vi è stato a Roma, nel Liceo Montale e col Progetto Pioneer, promosso dal dirigente scolastico senza deliberazione del Consiglio di Istituto. Nella presentazione programmatica del Progetto Pioneer, lo psichiatra Tonino Cantelmi sostiene che fornire ai giovani informazioni sui contraccettivi non riduce, ma anzi aumenta il rischio di gravidanze adolescenziali, aborti, infezioni a trasmissione sessuale e violenza sessuale;

si è concluso con un patteggiamento a marzo 2025, a Pesaro, il processo che vedeva imputati per maltrattamenti due genitori macedoni e musulmani che, tra il 2022 e il 2023, avevano reiterato condotte vessatorie nei confronti della figlia, impedendole di andare a scuola e di frequentare i suoi coetanei. Un caso simile si è verificato a Palermo nell'estate del 2024: i genitori islamici, dopo anni di sopraffazioni e violenze, hanno tentato di impedire alla figlia di sostenere l'esame di maturità. L'abbandono scolastico imposto, in particolare alle ragazze, per motivi religiosi e culturali, è un fenomeno preoccupante, che non si affronta con *slogan* razzisti, ma che richiede un monitoraggio attento e interventi pubblici puntuali;

secondo le rilevazioni Istat del 2024, « tra i giovani con cittadinanza straniera, il tasso di abbandono precoce degli studi è tre volte quello degli italiani (26,9 per cento contro 9 per cento) e varia molto a seconda dell'età di arrivo in Italia. Per chi è entrato in Italia tra i 16 e i 24 anni di età la quota raggiunge il 41,2 per cento, scende al 33,4 per cento per chi aveva 10-15 anni e cala ulteriormente, pur rimanendo elevata (19,1 per cento), tra i ragazzi arrivati entro i primi nove anni di vita; all'interno di questa classe di età si nota una tendenziale riduzione quanto più l'arrivo è anticipato ai primi anni di vita ». Va però sottolineato

che in Italia, nel 2023, la quota di 18-24enni con al più un titolo secondario inferiore e non più inseriti in un percorso di istruzione o formazione è pari al 10,5 per cento, valore che resta tra i più alti dell'Ue (la media europea è pari al 9,5 per cento). Il fenomeno dell'abbandono scolastico è più frequente tra i ragazzi (13,1 per cento) rispetto alle ragazze (7,6 per cento). È altrettanto fondamentale rimarcare che la dispersione scolastica, sempre secondo Istat, è fortemente associata alle caratteristiche socio-economiche della famiglia di origine: quasi un quarto (23,9 per cento) dei giovani 18-24enni con genitori aventi al massimo la licenza media, ha abbandonato gli studi prima del diploma;

L'avvicinarsi di proposte normative in materia di consenso informato preventivo delle famiglie sulle attività scolastiche riguardanti religione e sessualità, in ultimo raccolte dal Governo con il disegno di legge n. 2423, ora in discussione presso la VII Commissione cultura della Camera dei deputati, più in generale l'idea che demandare alle famiglie la responsabilità educativa sulle questioni etico-culturali sia l'unica soluzione, confermano il carattere speculare delle politiche sovraniste e di quelle multiculturaliste, entrambe politiche dell'identità che non tutelano i percorsi di emancipazione e di autodeterminazione dei singoli all'interno dell'istituzione pubblica,

impegna il Governo:

al fine di garantire il pieno sostegno all'emancipazione, in particolare, ma ovviamente non solo, delle giovani di cittadinanza straniera, e in casi di accertata conflittualità familiare, ad adottare iniziative di competenza volte a prevedere adeguata assistenza psicologica nelle scuole, nonché, ove necessario, l'intervento dei servizi sociali;

al fine di garantire la piena integrazione delle giovani e dei giovani di cittadinanza straniera, ad adottare iniziative contro l'abbandono precoce degli studi;

ad adottare iniziative di carattere normativo volte ad innalzare l'obbligo scola-

stico all'età di 18 anni, affinché le/gli studenti tutti – e a maggior ragione quelli che vivono in contesti familiari oscurantisti e bigotti – possano godere del contesto educativo libero e plurale della scuola pubblica fino all'età in cui acquistano autonomia legale;

a garantire che le ragazze e i ragazzi che vogliono proseguire gli studi iscrivendosi all'università, nonostante il parere contrario dei propri genitori, possano farlo e possano dunque usufruire di un *tutor*, nonché accedere ad adeguati strumenti del diritto allo studio;

con lo scopo di difendere e rafforzare la laicità della scuola pubblica, ad adottare iniziative di competenza affinché le religioni vengano studiate e conosciute dal punto di vista storico, sociologico e filosofico, evitando che siano le confessioni religiose – in particolare nei corsi extracurricolari – a gestire l'istruzione pubblica in merito alla sessualità;

ad adottare iniziative volte a istituire in tutte le scuole un'ora di educazione affettiva e sessuale, aggiuntiva rispetto all'orario scolastico attuale, con obbligo di frequenza a prescindere dal parere delle famiglie.

(7-00314)

« Piccolotti ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

AFFARI ESTERI

E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Interrogazione a risposta scritta:

BARZOTTI. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, al Ministro della difesa, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 185 del 1990 stabilisce principi rigorosi volti a garantire che l'Italia non contribuisca ad alimentare conflitti

armati o violazioni dei diritti umani nel mondo, stabilendo che l'esportazione, l'importazione, il transito, il trasferimento intracomunitario e l'intermediazione di materiale di armamento vengano regolamentate secondo i principi costituzionali e quindi ripudiando la guerra come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali. La legge vieta altresì l'esportazione di armamenti verso Paesi che commettono gravi violazioni dei diritti umani, inclusi i casi in cui tali esportazioni avvengano attraverso triangolazioni per eludere il divieto, cercando così di prevenire che armi italiane finiscano in mani di Governi o gruppi che perpetrano violazioni dei diritti fondamentali;

secondo quanto riportato da un'inchiesta giornalistica, alcune aziende italiane, localizzate prevalentemente in Lombardia, sarebbero coinvolte nella produzione di componenti militari destinati, attraverso catene di subappalti e triangolazioni internazionali, alle forze armate israeliane, attualmente impegnate in operazioni militari nella Striscia di Gaza e nei territori palestinesi occupati;

tali forniture eluderebbero il divieto di esportazione diretta previsto dalla legge n. 185 del 1990;

in un tale contesto, già critico per il territorio lombardo, la Commissione di garanzia sciopero, in occasione dello sciopero indetto dall'Usb il 25 giugno 2025 presso l'aeroporto di Montichiari di Brescia, avrebbe affermato che le attività di carico, scarico e movimentazione di materiale bellico rientrano nel perimetro dei servizi pubblici essenziali, ritenendo che anche la movimentazione di armi e missili destinati a Paesi terzi debba soggiacere alle regole di garanzia sullo sciopero previste per i servizi essenziali;

come noto, le operazioni di carico, scarico, movimentazione e transito di materiale bellico, in particolare missili e armamenti comportano rischi elevatissimi per la salute e la sicurezza dei lavoratori coinvolti. Tali attività richiedono l'adozione di stringenti misure di prevenzione, piani di

emergenza specifici e la garanzia che il personale addetto sia adeguatamente formato, abilitato e dotato delle certificazioni necessarie, come previsto dalla normativa vigente;

la mancanza di adeguata formazione per la gestione di carichi classificati come esplosivi, l'insufficienza dei dispositivi di protezione individuale e l'assenza di specifiche abilitazioni in un tale settore, costituiscono un rischio non solo per i lavoratori direttamente coinvolti, ma anche per la collettività, considerato che il transito avviene in aree civili e in prossimità di edifici e percorsi stradali. Si ritiene pertanto imprescindibile che, laddove tali operazioni siano effettuate da personale civile, siano garantiti pienamente i diritti alla sicurezza, alla formazione specialistica e alla tutela sanitaria, nel rispetto delle normative nazionali e delle direttive europee in materia di salute e sicurezza sul lavoro —:

se i Ministri interrogati, ognuno per quanto di competenza, siano a conoscenza dei fatti riportati e indichino quali siano le procedure di verifica e tracciamento attualmente adottate per controllare le esportazioni di componenti militari destinati a Stati terzi nonché quali misure intendano adottare per assicurare che le operazioni di carico, scarico e movimentazione di armamenti avvengano nel pieno rispetto della tutela dei lavoratori coinvolti. (4-05497)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

SERRACCHIANI, GIANASSI, DI BIASE, LACARRA, SCARPA, FURFARO, FOSSI e BONAFÈ. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

si apprende che la procura di Prato ha scoperto gravissimi casi di violenza sessuale tra detenuti nel carcere La Dogaia, a Prato; in particolare due episodi vengono definiti dalla stessa Procura « agghiaccianti »;

il primo caso risalirebbe al settembre 2023: un 32enne brasiliano è accusato di aver violentato ripetutamente il compagno di cella pachistano minacciandolo con un rasoio; l'uomo è ora indagato per violenza sessuale aggravata;

il secondo caso, avvenuto tra il 12 e il 14 gennaio 2020, riguarderebbe due detenuti che avrebbero torturato e stuprato per giorni un compagno tossicodipendente e omosessuale alla sua prima esperienza carceraria; secondo le indagini, la vittima sarebbe stata brutalizzata con mazze, pentole bollenti, pugni e colpi alla testa, costretta a subire rapporti sessuali ripetuti e a vivere in un regime di terrore continuo; le gravi lesioni riportate si sono accompagnate a gravi traumi psicologici, con conseguenze perdurate per mesi; i due sono stati rinviati a giudizio e il processo è in corso;

la procura segnala una situazione, quella in cui versa il carcere della Dogaia, che appare del tutto fuori controllo, caratterizzata da un pervasivo tasso di illegalità e da un sistema incapace di garantire sicurezza e dignità, di fronte alla quale, aggiungono gli inquirenti, « la risposta dello Stato sarà ferma e costante »;

le indagini starebbero dunque proseguendo, con nuove perquisizioni e sequestri in corso anche in questi giorni, operazioni che rappresentano la prosecuzione delle indagini che da tempo interessano la struttura, di cui dà notizia il procuratore Luca Tescaroli, che, a proposito del carcere di Prato La Dogaia denuncia « una realtà criminale pervasiva, degrado, violenza e connivenze che coinvolgono non solo i detenuti, ma anche alcuni appartenenti alla polizia penitenziaria »; agenti della squadra mobile della questura di Prato, del nucleo investigativo della polizia penitenziaria, carabinieri e militari della Guardia di finanza, starebbero eseguendo una serie di nuovi decreti di perquisizione, ispezione e sequestro;

l'istituto penitenziario presenta un elevatissimo tasso di sovraffollamento, una seria carenza di personale, con conseguente mancanza di coordinamento, poche

opportunità di reinserimento attraverso progetti formativi e lavorativi, cattiva organizzazione degli spazi ma non solo —:

se il Ministro interrogato non ritenga urgente adottare ogni misura di competenza, nel rispetto dell'azione della magistratura, necessaria a fare piena luce sulla situazione esposta in premessa, anche al fine di individuare le eventuali responsabilità e le eventuali mancanze dell'amministrazione che hanno permesso l'esposizione a tali efferate violenze di alcuni detenuti, nonché quali iniziative abbia intenzione di adottare al fine di ripristinare l'efficienza e il rispetto dei diritti umani, come pure la legalità all'interno del carcere della Dogaia a Prato. (4-05494)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la popolazione di Firenzuola subisce da decenni un isolamento infrastrutturale che penalizza lo sviluppo economico, la mobilità e la sicurezza stradale;

il collegamento stradale dal comune di Firenzuola al casello autostradale A1 « Mugello-Firenzuola » rappresenta in questo contesto, quindi, da decenni una priorità per l'intero territorio;

la vicenda infatti affonda le sue radici già nel 1990, quando era stata ipotizzata la realizzazione di una vera e propria bretella autostradale con galleria sotto il passo della Futa, come opera compensativa per le comunità locali coinvolte nella costruzione della Variante di Valico;

l'opera nel corso degli anni è stata oggetto di ripetute revisioni, ritardi, rinvii e modifiche, con un quadro di incertezza cronica e senza risposte efficaci;

il 29 marzo 2023 è stato presentato ufficialmente il progetto esecutivo relativo

alla cosiddetta « variante di Firenzuola »: un intervento di riqualificazione della viabilità esistente che collega il comune di Firenzuola al casello autostradale A1 « Mugello-Firenzuola »;

nel mese di maggio 2023 è stato poi firmato un protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Toscana e *Autostrade per l'Italia*, che includeva la realizzazione della suddetta variante;

il progetto, dal valore complessivo di circa 122 milioni di euro, prevede interventi su un tracciato di circa 15 chilometri, tra cui nuova pavimentazione, barriere di sicurezza, segnaletica, opere di contenimento e la realizzazione di un nuovo ponte « Futa »;

tale intervento, pur essendo stato formalmente approvato e suddiviso in quattro lotti esecutivi, non è però ancora cantierabile perché presumibilmente bloccato nella fase di validazione tecnica;

a oggi l'opera non risulta quindi concretamente avviata e, nonostante gli impegni assunti in sede ministeriale, non si registrano progressi sostanziali —:

per quale motivo si stiano verificando dei ritardi sull'avvio dei lavori della variante di Firenzuola nonostante la conclusione della fase progettuale e la disponibilità dei fondi e quali interventi urgenti intenda conseguentemente realizzare al fine di garantire una tempistica rapida e certa per la fruizione di tale intervento da parte della cittadinanza;

se il Governo intenda monitorare l'operato dei soggetti attuatori, in particolare di *Autostrade per l'Italia*, al fine di garantire, per quanto di competenza, la trasparenza, l'efficienza e la piena realizzazione dell'opera. (5-04233)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il collegamento ferroviario diretto Freciargento Ravenna-Roma, attivo quotidiana-

mente con i treni 8851 (Roma Termini-Ravenna) e 8852 (Ravenna-Roma Termini), rappresenta un servizio essenziale sia per i pendolari sia per i flussi turistici tra la costa adriatica e, in particolare, le Marche e la capitale;

tale collegamento, l'unico treno ad alta velocità lungo la direttrice adriatica sarà sospeso da Trenitalia per il periodo dal 7 agosto all'8 settembre 2025, a causa di lavori infrastrutturali sulla linea Orte-Falconara;

la soppressione del servizio è stata annunciata senza indicazioni certe circa il ripristino dopo la fine dei lavori, suscitando forti preoccupazioni da parte degli enti locali, e degli utenti;

numerosi amministratori locali, in particolare in sindaco di Pesaro nonché rappresentanti della regione Marche, hanno evidenziato le criticità derivanti dalla sospensione, segnalando il timore concreto che il collegamento non venga riattivato al termine dei lavori estivi;

il collegamento svolge un ruolo strategico nel garantire l'accessibilità, soprattutto, del territorio marchigiano alla rete nazionale ad alta velocità;

la temporanea soppressione del treno penalizza studenti, lavoratori, turisti e pendolari che, in assenza di collegamenti diretti, saranno costretti a effettuare più cambi o ricorrere al trasporto privato;

la mancanza di chiarezza circa il futuro del collegamento alimenta un diffuso timore che la sospensione estiva possa preludere alla soppressione definitiva del Freciargento sulla tratta di cui sopra, in contrasto con le politiche di riequilibrio territoriale e incentivazione del trasporto ferroviario —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza della sospensione del servizio Freciargento Ravenna-Roma nel mese di agosto 2025 e delle forti preoccupazioni manifestate da cittadini, amministrazioni locali e rappresentanze istituzionali;

quali iniziative di competenza intenda adottare per garantire la piena e certa

riattivazione del servizio Frecciargento di cui sopra;

come si intenda assicurare un potenziamento temporaneo dei servizi alternativi, anche attraverso l'incremento di treni regionali o autobus sostitutivi, per mitigare i disagi durante il periodo di sospensione.

(4-05504)

* * *

INTERNO

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

nelle scorse settimane la stampa nazionale e locale ha informato dell'arresto a Mondragone (Caserta) dell'ex comandante dei vigili urbani, con le accuse di peculato, concussione, corruzione, falso e violenza privata;

lo stesso era stato precedentemente sospeso dalle funzioni di comandante, a seguito della condanna da parte del tribunale di Santa Maria Capua Vetere (Caserta) ad un anno di reclusione per il reato di omissione di atti di ufficio;

nell'indagine che ha portato all'arresto dell'ex comandante dei vigili urbani risultano indagate 23 persone, tra questi 14 vigili urbani di Mondragone (tra assunti a tempo indeterminato e determinato), l'ex sindaco di Mondragone in carica fino al 2022, al quale viene contestata la concussione, l'attuale vicesindaco di Mondragone e un imprenditore;

la Corte dei conti della Campania nelle scorse settimane ha contestato a 4 dipendenti del comune di Mondragone un danno erariale di circa 320 mila euro per non aver incassato dal 2009 al 2014 le tariffe per i servizi cimiteriali, un'indagine ancora in corso in quanto tali tariffe non sono state riscosse neppure per il decennio successivo dal 2014 al 2024;

la Corte dei conti nell'invito ai 4 dipendenti a presentare le proprie deduzioni rispetto all'istruttoria di responsabilità amministrativa in corso, ha rappresentato una situazione di assoluta, grave e perdurante illegalità presente nel cimitero comunale di Mondragone da oltre vent'anni, con la presenza sistematica ed esclusiva di persone abusive che vi hanno illegalmente operato drenando risorse pubbliche;

tutt'ora, nonostante l'attività della Corte dei conti e numerosi esposti alle competenti Autorità, i servizi cimiteriali presso il cimitero di Mondragone sono gestiti in via provvisoria, non essendo stati ancora oggetto di affidamento attraverso gara ad evidenza pubblica;

da anni le associazioni locali denunciano l'anomalia rappresentata dall'abnorme numero di multe per infrazione del codice della strada che vengono elevate, quasi sempre attraverso strumentazione non omologata e, quindi, illegittima, che ha fatto schizzare Mondragone al vertice di comuni in Italia per tale incasso: per l'anno 2024 è stato dichiarato un incasso per le multe di 6.280.000 di euro;

il comune di Mondragone è da qualche mese in dissesto finanziario, come da sentenza delle Sezioni Riunite della Corte dei conti, alle quali il sindaco *pro tempore* si era rivolto dopo che il Piano di riequilibrio pluriennale presentato era stato bocciato dalla Corte dei conti della Campania;

come denunciato pubblicamente da alcuni consiglieri comunali del comune di Mondragone, da anni le prerogative del Consiglio comunale non vengono rispettate. I consiglieri in particolare lamentano e denunciano che il consiglio comunale non è stato chiamato a fornire gli indirizzi per la nomina dei rappresentanti del comune presso enti, aziende ed istituzioni, ai sensi dell'articolo 42, comma 2, lettera *m*) del Tuel e conseguentemente, gli indirizzi per tali nomine non sono mai stati approvati dal consiglio comunale, sempre come prescrive il Tuel. Per molti dei servizi pubblici locali il consiglio comunale non ha mai potuto stabilire la modalità di gestione. Il

consiglio comunale non ha potuto deliberare neppure in ordine alla trasformazione del consorzio Idrico di Terra di Lavoro in Spa, così come non ha mai potuto dettare gli indirizzi da osservare da parte delle aziende pubbliche e degli enti dipendenti, sovvenzionati o sottoposti a vigilanza, sempre in base all'articolo 42 del Tuel. Il consiglio comunale non è stato coinvolto nella costituzione di un consorzio denominato Sinope;

per quanto noto all'interpellante alcuni consiglieri comunali di maggioranza rivestono attualmente incarichi, anche con potere d'indirizzo, presso enti e società partecipati e controllati dal comune, con probabili profili di incompatibilità e/o inconfiribilità;

come denunciato da associazioni e movimenti locali, il comune di Mondragone non attua sistematicamente la turnazione in sede di affidamento di incarichi per lavori e/o servizi, procedendo non di rado con ingiustificate proroghe e da anni affida strutture pubbliche (come nel caso del campo sportivo comunale e del palazzetto dello sport) in maniera discrezionale e non mediante procedura ad evidenza pubblica —:

se intenda valutare, in considerazione di tutti i fatti esposti in premessa, in accordo con la prefettura, l'adozione di iniziative volte ad ogni opportuno accertamento ai sensi dell'articolo 142 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

(2-00656)

« Borrelli ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il comune di Molfetta è guidato attualmente dal vicesindaco Nicola Piergiovanni, poiché il sindaco Tommaso Minervini è stato sottoposto di recente a misura cautelare nell'ambito di un'inchiesta condotta dalla Guardia di finanza e che ha portato alla contestazione di gravi reati contro la pubblica amministrazione, nonché di irregolarità relative all'affidamento

di appalti in cambio di voti da parte della procura di Trani, riconosciute dal giudice per le indagini preliminari e confermate dal tribunale della libertà;

in attuazione delle disposizioni della legge anticorruzione, cosiddetta « Severino », alla predetta misura cautelare è conseguita la sospensione di diritto dalle funzioni, comminata dal prefetto di Bari;

l'interpellante osserva con preoccupazione la situazione che si è determinata, alla luce della gravità dei reati contestati al sindaco sospeso, del fatto che non sia più il primo cittadino eletto a guidare l'amministrazione e dell'incertezza relativa alla reggenza affidata al vicesindaco e alla sua durata;

si ritiene urgente e necessario garantire ai cittadini il ripristino della legalità dell'ente e la massima trasparenza della sua attività, scongiurando la paralisi amministrativa —:

se sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se considerati i reati e le condotte contestate nonché la misura cautelare a cui è sottoposto il sindaco, e considerato che la guida dell'amministrazione è affidata ancora al vicesindaco, non ritenga opportuno adottare iniziative di competenza ai sensi degli articoli 141 e 142 Testo unico degli enti locali al fine di rimuovere il sindaco dalla carica per le reiterate violazioni di legge contestate e confermate nelle diverse sedi giudiziarie menzionate in premessa e giungere a nuove elezioni a garanzia dell'integrità dell'azione pubblica e a tutela dei cittadini.

(2-00657)

« Donno ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

SIMIANI, MAURI, SCOTTO, MALAVASI, BONAFÈ, FOSSI, VACCARI, MEROLA, LACCARRA, GUERRA, MARINO, CURTI, FERRARI, EVI, CASU, FILIPPIN, GIRELLI e ROMEO. — Al Ministro dell'interno, al Mi-

nistro dell'ambiente e della sicurezza energetica. — Per sapere — premesso che:

il Corpo nazionale dei vigili del fuoco rappresenta un presidio fondamentale per la sicurezza, la tutela ambientale e la gestione delle emergenze su tutto il territorio italiano;

secondo i dati aggiornati al 2025, in tutte le regioni si registra una carenza strutturale del personale;

la situazione è molto simile in tutta Italia, le regioni del Nord soffrono, in particolare, anche per l'effetto dei trasferimenti dovuti, quanto legittimi, alle cosiddette leggi speciali;

in Emilia-Romagna si contano il 30 per cento qualificati capo squadra e capo reparto, 10 per cento di vigili del fuoco e 50 per cento ruolo tecnico professionale. In Lombardia mancano circa 800 unità nelle diverse qualifiche e ruoli;

in Toscana si rileva una carenza di oltre 300 unità tra operativi e tecnici professionali e nello specifico, la provincia di Massa Carrara è quella più in difficoltà con una carenza di 30 operativi, 10 ruolo tecnico professionale e 17 unità in articolo 234 — temporaneamente fuori servizio;

la carenza media sul territorio nazionale è pari al 20 per cento dell'organico previsto, a pagarne le spese le lavoratrici e i lavoratori;

a livello nazionale si stimano almeno 4.000 unità operative mancanti, a cui si aggiungono 2.500 carenze del ruolo tecnico professionale. Numeri che aumenteranno significativamente nei prossimi 4 anni a causa dei numerosi pensionamenti;

il personale in servizio ha inoltre un'età media superiore ai 47 anni e risente dell'assenza di *turnover* sul quale serve una previsione di anticipo mediante concorsi pubblici che attualmente risultano essere insufficienti;

il costante ricorso agli straordinari, ai rientri in turno che provocano orari di lavoro estenuanti, determina una maggiore esposizione al rischio di chi opera sul campo

senza poter usufruire delle giornate dedicate al recupero psicofisico, che non è più sostenibile. Inoltre, la necessità di un coinvolgimento sempre più insistente di corpi ed enti dello Stato e volontari e di Protezione civile anche in attività di soccorso di intervenire per tecnico urgente non emergenziali, rappresenta plasticamente la necessità aumentare la dotazione organica, più strutturata e stabile, del Corpo;

la situazione attuale, aggravata dalle alte temperature della stagione estiva, mette a rischio la sicurezza del personale in servizio e compromette la tempestività degli interventi in caso di emergenza, incendi boschivi, calamità naturali e soccorsi tecnici;

la mancanza di personale impedisce anche l'erogazione di servizi fondamentali di prevenzione incendi, formazione e presidio nei territori a rischio (in particolare nelle aree interne, nei porti e negli aeroporti);

l'assenza di piani quinquennali di assunzione, stabilizzazione e ammodernamento aggrava la già critica condizione infrastrutturale e logistica del Corpo —:

quanti e quali distaccamenti periferici dei vigili del fuoco, su tutto il territorio nazionale, siano stati chiusi temporaneamente, anche solo per un turno di servizio, negli ultimi sei mesi;

in quanti comandi provinciali si riescano attualmente a comporre più di due squadre complete di soccorso per ciascun turno;

in quante sedi operative il servizio di soccorso tecnico urgente venga attualmente prestato con squadre composte da sole 4 unità operative, anziché 5 come previsto dalla normativa vigente;

quante siano state negli ultimi sei mesi le attività di soccorso effettuate con « partenze ridotte », ossia squadre composte da un numero inferiore allo *standard* operativo minimo;

quanti nuclei delle specialità del Corpo nazionale (sommatori, nautici, aerea-

viganti, elisoccorritori) risultino pienamente coperti su tutti e 4 i turni nell'intero territorio nazionale; quante ore di lavoro straordinario siano state effettuate complessivamente nel corso del 2024 e nei primi sei mesi del 2025 dal personale operativo del Corpo;

quanti siano stati, nello stesso periodo, i rientri dal cosiddetto « salto turno », con particolare riferimento alle sedi con maggiore frequenza di richiami in servizio;

se il Governo intenda quindi intervenire per rafforzare l'organico e le dotazioni del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, al fine di garantire l'efficienza del servizio e tutelare la sicurezza del personale operativo e dei cittadini. (5-04232)

Interrogazioni a risposta scritta:

ASCARI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

sui canali *social* « Free4Future » (*Facebook*) e « Israele Senza Filtri » (*Telegram*) sono recentemente apparsi contenuti diffamatori che individuano, con nome, cognome e fotografia, alcuni soggetti impegnati nella difesa dei diritti umani e nell'informazione, trasformandoli di fatto in bersagli pubblici;

tra le persone prese di mira figurano due giornalisti, due attivisti e il presidente della regione Emilia-Romagna, Michele De Pascale, che viene spregevolmente definito « utile idiota »;

in particolare, la giornalista Linda Maggiori, collaboratrice de *il Manifesto*, è stata oggetto di attacchi in seguito alla pubblicazione di un'inchiesta su *Tekapp*, azienda di *cybersecurity* con sede a Formigine (Modena), la quale sul proprio sito dichiara legami con l'Unità 8200 dell'esercito israeliano;

il giornalista modenese Flavio Novara, della testata *Alkemia* è stato definito « noto estremista », mentre gli attivisti Giovanni Iozzoli e Manuela Ciambellini sono stati

rispettivamente etichettati come « personaggio oscuro » e « sostenitrice della battaglia di Hamas »;

tali attacchi avvengono nel contesto di una mobilitazione civile e nonviolenta promossa da gruppi locali, tra cui Modena per la Palestina e Bds, volta a sensibilizzare l'opinione pubblica e le aziende del territorio sui rapporti tra *Tekapp* e le forze armate israeliane, con richieste di sospensione dei contratti in corso;

le iniziative promosse sono state svolte in modo pacifico, corretto, legale e regolarmente autorizzato, nel pieno esercizio dei diritti costituzionali di manifestazione del pensiero e di dissenso;

a seguito di tale pressione civile e dell'inchiesta giornalistica, la regione Emilia-Romagna ha deciso di ritirare il patrocinio al convegno « *Zero Trust Cyber Security Summit 2025* » promosso da *Tekapp*, evento che prevedeva la partecipazione di esperti di *cybersecurity* provenienti da Tel Aviv;

inoltre, una nota azienda emiliana ha ritirato la concessione della propria sede inizialmente destinata ad ospitare il *summit*, costringendo *Tekapp* a ricollocare l'iniziativa in altra sede —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti sopra esposti e se intendano attivarsi, per quanto di competenza, relazioni ad eventuali condotte lesive della dignità, dell'incolumità e della libertà personale dei soggetti coinvolti;

se non ritengano opportuno monitorare con attenzione i contenuti diffusi attraverso i suddetti canali *social*, al fine di prevenire e contrastare comportamenti illeciti o che configurino forme di incitamento all'odio e alla violenza;

quali iniziative intendano intraprendere per garantire la tutela dei giornalisti e degli attivisti oggetto di campagne diffamatorie e per salvaguardare il diritto alla libera espressione del pensiero e alla partecipazione democratica, in particolare quando esercitati nel quadro del dissenso nonviolento e della difesa dei diritti umani.

(4-05495)

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

in data 7 giugno 2025, è stato rinvenuto il corpo senza vita di una giovane donna in un parco nella periferia di Roma. Successivamente, a circa duecento metri di distanza, è stato ritrovato anche il cadavere di una bambina;

la procura di Roma ha confermato che le vittime sono Anastasia Trofimova, cittadina russa di 28 anni originaria di Omsk, e sua figlia Andromeda Ford, registrata a Malta, dove la madre aveva soggiornato per motivi di studio;

l'identificazione è stata possibile grazie al riconoscimento dei tatuaggi da parte della madre di Anastasia, a riscontri fotografici trasmessi dalla trasmissione *Chi l'ha visto?*, nonché a verifiche incrociate con l'Fbi e le autorità maltesi;

l'indiziato principale dell'omicidio è Charles Francis Kaufmann, cittadino statunitense di 46 anni, che viaggiava con documenti falsi sotto l'*alias* « Rexal Ford ». L'uomo è stato arrestato il 13 giugno 2025 sull'isola greca di Skiathos su mandato di arresto europeo, ed è accusato di aver ucciso la compagna e la figlia e di averne occultato i cadaveri;

Kaufmann, attualmente detenuto in Grecia in attesa della decisione sull'estradizione, si è opposto al trasferimento in Italia, proferendo insulti nei confronti della polizia italiana e definendola « mafiosa »;

secondo quanto riferito da fonti giornalistiche, tra il 20 maggio e il 5 giugno 2025 l'uomo sarebbe stato fermato almeno tre volte da pattuglie di polizia a Roma, in stato di alterazione e con comportamento aggressivo, senza che venisse identificato in modo corretto, né preso in carico dai servizi o segnalato alle autorità competenti;

l'autopsia ha stabilito che la piccola Andromeda è deceduta per strangolamento, mentre sulla madre non sono emerse lesioni esterne evidenti: sono in corso esami tossicologici per accertare se il decesso sia

avvenuto per asfissia o somministrazione di sostanze farmacologiche;

le indagini proseguono anche sull'analisi dei movimenti bancari dell'indiziato e sugli spostamenti della coppia tra Malta, Roma e Grecia, per ricostruire le ultime settimane di vita delle vittime e comprendere il movente —:

quali siano gli esiti preliminari dell'indagine interna avviata dal Ministero dell'interno in merito ai controlli effettuati dalle pattuglie tra il 20 maggio e il 5 giugno 2025 su Charles Kaufmann e se siano state riscontrate omissioni, carenze di coordinamento o inadempienze procedurali da parte delle forze dell'ordine;

se risulti che, durante i controlli sopra menzionati, l'indiziato fosse già ricercato o segnalato in banca dati da autorità estere e se siano stati attivati tempestivamente i canali internazionali di cooperazione (Interpol, Europol, SIS II);

quali misure i Ministri interrogati intendano adottare per rafforzare le procedure di identificazione di soggetti stranieri privi di documenti o con condotte sospette, e se e con quali tempi sia prevista l'estradizione in Italia del cittadino statunitense Kaufmann, e quali iniziative di competenza siano in corso da parte del Ministero della giustizia per garantire l'esercizio della giurisdizione italiana sul duplice omicidio;

quali azioni i Ministri interrogati intendano promuovere a livello bilaterale e comunitario per rafforzare il controllo transfrontaliero su soggetti potenzialmente pericolosi in mobilità all'interno dell'Unione europea e migliorare lo scambio informativo tra autorità di polizia e giudiziarie.

(4-05499)

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

da fonti di stampa si apprende che in data 8 luglio 2025 una colonna di fumo nero si è alzata sopra il cielo di Lamezia Terme dalla zona di « Ciampa di cavallo », in prossimità delle palazzine popolari oc-

cupate prevalentemente da membri della comunità Rom;

il rogo ha coinvolto cumuli di rifiuti di vario genere abbandonati nei pressi delle abitazioni ed ha causato disagi alla popolazione residente;

non è la prima volta che la zona di « Ciampa di cavallo » è teatro di disordini e degrado;

la legge di bilancio per il 2025 ha prorogato l'impiego di 6.000 unità di personale dell'operazione strade sicure fino al 2027 al fine di garantire la prosecuzione del concorso delle Forze armate nella prevenzione della criminalità e nella tutela della sicurezza dei cittadini —:

se il Ministro interrogato, per quanto di competenza, intenda impiegare una quota del contingente dell'operazione « strade sicure » in attività di sorveglianza in corrispondenza del campo rom di « Ciampa di cavallo » al fine di ripristinare la legalità, la sicurezza e il decoro in tale area.

(4-05501)

* * *

ISTRUZIONE E MERITO

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

le operazioni di convocazione per il conferimento degli incarichi a tempo determinato del personale Ata, in particolare per il profilo di collaboratore scolastico inserito in prima e seconda fascia delle graduatorie provinciali, sono essenziali per il regolare avvio e funzionamento dell'anno scolastico;

nella regione Campania e, in particolare, presso l'ufficio scolastico regionale (Usr) — ambito territoriale di Napoli, si registrano da diversi anni significativi ritardi nell'espletamento delle suddette procedure, con convocazioni concluse, nell'anno scolastico 2022/2023, in data 3 gen-

naio 2023 (nota n. 55/2023), nell'anno scolastico 2023/2024, in data 4 gennaio 2024 (nota n. 97/2024) e nell'anno scolastico 2024/2025 in data 17 dicembre 2024 (nota n. 22127/2024);

tali tempistiche risultano marcatamente tardive rispetto a molte altre regioni italiane, dove le operazioni si concludono entro il mese di settembre, consentendo un ordinato avvio delle attività scolastiche;

questi ritardi comportano pesanti conseguenze sia per i lavoratori, costretti ad attendere mesi per poter lavorare, con gravi ripercussioni economiche e di carriera, sia per le istituzioni scolastiche, che restano sottorganico, con ricadute sull'efficienza dei servizi, sulla sicurezza e sulla continuità didattica;

tale situazione rappresenta una criticità sistemica e determina una disparità di trattamento tra lavoratori appartenenti alla categoria professionale in base alla sola collocazione territoriale —:

quali urgenti iniziative di competenza il Ministro interrogato intenda adottare per assicurare che, a partire dal prossimo anno scolastico, le operazioni di convocazione del personale Ata nell'ambito territoriale di Napoli si svolgano entro tempistiche congrue e uniformi rispetto al resto del territorio nazionale, al fine di garantire il regolare avvio delle attività scolastiche e tutelare i principi di efficienza amministrativa, trasparenza e parità di trattamento.

(5-04234)

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

con decreto n. 105 del 23 giugno 2016 il Ministero dell'istruzione e del merito ha bandito un concorso per titoli ed esami finalizzato al reclutamento di personale docente per i posti comuni nella scuola dell'infanzia e primaria, su base regionale;

per la regione Campania sono stati previsti complessivamente 1.765 posti per la scuola primaria e 890 per la scuola dell'infanzia, comprensivi della maggiora-

zione per gli idonei nel limite del 10 per cento stabilito dall'articolo 400, comma 15, del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297;

le relative graduatorie di merito sono state approvate nel 2017 e, nel 2018, sono state successivamente integrate con la pubblicazione degli elenchi degli idonei oltre il limite del 10 per cento, inseriti, tuttavia, in elenchi graduati separati;

successivamente, sono state bandite ulteriori procedure concorsuali, come il concorso straordinario indetto con il decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87 e la fascia aggiuntiva istituita con il decreto ministeriale n. 40 del 27 giugno 2020, alla quale molti idonei del concorso del 2016 hanno potuto accedere per non perdere la possibilità di assunzione;

ad oggi, in regione Campania risultano ancora numerosi candidati idonei del concorso 2016, inseriti sia nelle graduatorie originarie sia nella fascia aggiuntiva del 2020, in attesa di immissione in ruolo, nonostante il tempo trascorso dall'indizione del concorso;

la coesistenza di più graduatorie (graduatorie a esaurimento, graduatorie di merito 2016, graduatorie di merito regionali 2018, fascia aggiuntiva 2020, nonché i vincitori di procedure più recenti come il concorso PNRR 1) e il numero limitato di posti autorizzati annualmente per le immissioni in ruolo rendono particolarmente complesso e lento lo scorrimento delle graduatorie, soprattutto in regioni ad alta densità di personale come la Campania;

nelle altre regioni, invece, le fasce aggiuntive risultano in buona parte esaurite, determinando una disparità territoriale nelle possibilità di assunzione per i candidati idonei del concorso 2016;

secondo alcune segnalazioni pervenute, la situazione sembrerebbe ulteriormente aggravata dalla presenza nelle graduatorie di docenti già immessi in ruolo, i quali non verrebbero tempestivamente depennati come richiesto dalla normativa vigente, incidendo così sulla reale disponibilità di posti per le nuove assunzioni;

il personale inserito nelle graduatorie del concorso 2016 ha acquisito un diritto all'assunzione e numerosi docenti idonei hanno, nel frattempo, conseguito ulteriori titoli, come la specializzazione per il sostegno, un elemento in più che dimostra la necessità di assumere in ruolo docenti formati al fine di rispondere al fabbisogno delle scuole —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza della situazione attuale delle graduatorie in regione Campania relative al concorso 2016 per la scuola dell'infanzia e primaria e se intenda adottare iniziative urgenti, anche di carattere normativo, per affrontare le problematiche evidenziate in premessa, al fine di consentire una più rapida immissione in ruolo dei docenti idonei. (5-04235)

Interrogazioni a risposta scritta:

DEL BARBA. — *Al Ministro dell'istruzione e del merito, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

organi di stampa hanno recentemente riportato il caso di una madre residente a Lecco che, trovandosi nell'impossibilità economica di sostenere il costo richiesto per l'iscrizione della figlia al centro estivo comunale pari a 535 euro per un solo mese di frequenza, ha segnalato formalmente la propria difficoltà economica inviando una comunicazione all'amministrazione comunale, con la quale ha chiesto indicazioni sulle eventuali soluzioni o possibilità di sostegno per l'iscrizione al centro estivo;

la vicenda mette in evidenza le difficoltà economiche in cui versano molte famiglie italiane, soprattutto a reddito medio-basso e monogenitoriali, nel far fronte ai costi elevati dei servizi educativi estivi e la mancanza di alternative pubbliche adeguatamente accessibili e capillarmente diffuse;

la scarsa accessibilità dei centri estivi non solo priva i minori di un'importante opportunità educativa, ricreativa e sociale durante il periodo di sospensione delle at-

tività scolastiche, ma incide negativamente anche sulla possibilità per i genitori, e in particolare per le madri, di conciliare i tempi di cura con le esigenze lavorative;

tali criticità si inseriscono in un contesto nazionale già caratterizzato da forti disuguaglianze territoriali nell'offerta di servizi estivi, dovute alla variabile disponibilità di risorse e progettualità da parte delle amministrazioni locali e delle istituzioni scolastiche, e non adeguatamente compensate da misure di coordinamento o sostegno a livello statale;

il Ministero dell'istruzione e del merito ha promosso, a partire dal 2021, il cosiddetto « Piano estate », finanziato con risorse del bilancio statale, del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Fondo sociale europeo *Plus* 2021-2027, finalizzato a sostenere, attraverso progetti delle istituzioni scolastiche, iniziative educative nei mesi estivi volte a promuovere l'inclusione sociale, il recupero delle competenze e la socialità dei minori;

a giudizio dell'interrogante l'attuazione di tale misura non è stata tuttavia monitorata adeguatamente e sembra non aver garantito la copertura dei bisogni formativi e sociali dei minori su tutto il territorio nazionale;

pur rappresentando uno strumento di supporto per le famiglie con figli frequentanti la scuola primaria e secondaria, la citata misura non prevede interventi analoghi a beneficio delle famiglie i cui figli frequentano la scuola dell'infanzia, le quali tuttavia affrontano, durante il periodo estivo, esigenze educative ed economiche particolarmente onerose, rimanendo di fatto escluse da questa tipologia di sostegno —:

se il Governo non ritenga necessario stanziare risorse dedicate, volte a ovviare alle difficoltà descritte in premessa in relazione alla vicenda della madre residente a Lecco;

se non ritenga opportuno valutare, anche in sede di predisposizione del prossimo disegno di legge di bilancio, l'introduzione di una misura di detraibilità o

deducibilità fiscale, ovvero di un contributo specifico, a favore delle famiglie per le spese sostenute per l'iscrizione dei figli, anche inferiori ai sei anni di età, ai centri estivi, pubblici o privati accreditati, al fine di agevolare l'accesso a tali servizi;

quale sia, per ciascun anno scolastico a partire dal 2021, l'ammontare complessivo delle risorse effettivamente impegnate per il « Piano estate » e il numero di istituzioni scolastiche, suddivise per grado, che hanno presentato progetti e beneficiato dei relativi finanziamenti, con indicazione dei criteri di riparto territoriale adottati;

quali ulteriori iniziative normative e finanziarie i Ministri interrogati intendano adottare per rendere i servizi educativi estivi più accessibili ed economicamente sostenibili per le famiglie, in particolare con riferimento alle esigenze delle famiglie con figli in età di scuola dell'infanzia, ad oggi escluse dal « Piano estate ». (4-05493)

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

la figura del dirigente scolastico rappresenta un pilastro fondamentale per la *governance*, la qualità didattica e l'organizzazione degli istituti scolastici italiani;

l'attuale quadro organizzativo delle istituzioni scolastiche è fortemente compromesso dalla diffusione massiva delle reggenze, che limitano l'efficacia dell'azione dirigenziale, compromettono la continuità gestionale e amministrativa, e riducono la capacità di presidio pedagogico e organizzativo delle scuole;

con il decreto ministeriale n. 107 del 2023 è stata avviata una procedura concorsuale riservata per dirigenti scolastici, alla quale è seguita l'indizione del concorso ordinario (decreto direttoriale n. 278 del 2023);

il sindacato Udisi Confial — Unione dirigenti scolastici italiani, rappresentativo in seno ai dirigenti scolastici, attraverso la segretaria nazionale Professoressa Rita Gua-

dagni, ha recentemente sollevato forti preoccupazioni circa la necessità di massima trasparenza e vigilanza sulle modalità di assunzione attraverso entrambe le procedure, richiamando i principi costituzionali di uguaglianza, imparzialità e buon andamento della pubblica amministrazione (articolo 97 della Costituzione);

nella fase attuale, il sistema scolastico nazionale soffre per la presenza di numerose sedi vacanti che necessitano di essere coperte stabilmente da dirigenti scolastici titolari a partire dall'anno scolastico 2025/2026, al fine di assicurare il buon funzionamento delle scuole e la continuità organizzativa;

la presenza di due graduatorie distinte (concorso ordinario e concorso riservato) ha generato criticità di gestione, rinunce, opzioni e disparità territoriali che rischiano di compromettere il principio di equità nelle assunzioni e lo scorrimento delle graduatorie vigenti;

in particolare, circa 308 posti (pari al 60 per cento dei 513) assegnati con riserva per lo stesso anno scolastico sono stati sottratti a livello nazionale e si chiede di restituirli su base regionale, esclusivamente nelle regioni da cui sono stati attinti;

le attuali limitazioni delle percentuali di assegnazione dei posti (60 per cento concorso ordinario, 40 per cento concorso riservato) non possono essere mantenute al termine delle assunzioni dall'ordinario perché rischierebbero di rallentare inutilmente lo scorrimento delle graduatorie e l'immissione in ruolo di dirigenti già risultati idonei in una procedura selettiva pubblica. Tutti i dirigenti devono essere assunti da entrambe le graduatorie al fine di coprire tutti i posti disponibili —:

se, alla luce di quanto descritto in premessa, i Ministri interrogati non ritengono urgente e doveroso assicurare piena trasparenza e vigilanza su tutte le fasi di gestione delle assunzioni dei dirigenti scolastici, con particolare riferimento alle procedure concorsuali ordinaria e riservata;

se intendano procedere all'immissione in ruolo del 100 per cento dei posti

disponibili per l'anno scolastico 2025/2026, così da eliminare definitivamente il fenomeno delle reggenze e garantire la copertura stabile delle sedi scolastiche vacanti;

se intendano restituire alla graduatoria del concorso riservato, a partire dall'anno scolastico 2025/2026 (o, in subordine, dall'anno scolastico 2026/2027), i posti che si renderanno disponibili a seguito delle rinunce da parte di vincitori del decreto ministeriale n. 107 del 2023 che abbiano optato per l'assunzione tramite concorso ordinario;

se non ritengano equo e opportuno restituire alle regioni da cui sono stati sottratti, i 308 posti del concorso riservato riferiti all'anno scolastico 2024/2025, affinché possano essere riassegnati ai candidati aventi diritto della graduatoria regionale di riferimento;

se non ritengano altresì opportuno procedere, una volta esaurita la graduatoria del concorso ordinario, allo scorrimento totale della graduatoria del concorso riservato fino a esaurimento, superando il vincolo percentuale attualmente in vigore, al fine di valorizzare le competenze già selezionate e garantire l'efficienza amministrativa del sistema scolastico.

(4-05502)

* * *

LAVORO E POLITICHE SOCIALI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il Progetto Arca nasce a Milano 30 anni fa per rispondere a bisogni sociali offrendo assistenza, sostegno alimentare e accoglienza abitativa a migliaia di persone povere. Questo progetto ha preso piede in tutt'Italia operando con attività di sostegno alimentare, di assistenza in strada e di accoglienza in strutture e appartamenti;

i volontari e i membri del Progetto Arca hanno lanciato una petizione *on line* affinché le persone senza fissa dimora possano essere accolte con i loro amici a quattro zampe;

nella petizione si legge che tanti senzatetto condividono la vita in strada con uno o più cani per combattere la solitudine e darsi affetto reciproco. Spesso però sono costretti a scegliere tra un posto caldo e sicuro dove trovare riparo e potersi riposare — specialmente quando le temperature sono troppo alte o troppo basse — e il loro amico a quattro zampe, perché i dormitori non accettano animali;

nella petizione si mette in luce come i senzatetto restino in strada, rinunciando a cure e a un posto letto, pur di non separarsi dal proprio cane; dividersi dal cane rappresenta una ferita troppo grande per chi ha perso tutto e non ha che quell'unico compagno che rappresenta la sua famiglia —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda intraprendere per garantire, a livello nazionale, ai senza fissa dimora un'accoglienza dignitosa e sicura insieme ai loro amici a quattro zampe. (4-05496)

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

negli ultimi anni diversi colossi della logistica, dei trasporti e anche di società di vigilanza privata sono state oggetto di indagini a Milano. Tra le società finite nel mirino dei giudici: *Dhl, Gis, Esselunga, Brt, Ups*, la cooperativa Servizi fiduciari di *Sicuritalia, Schenker, Mondialpol*;

sono decine di migliaia i lavoratori stabilizzati dalle aziende per uscire dai commissariamenti, mentre il fisco ha incassato oltre 600 milioni di euro;

la procura di Milano, in una delle diverse indagini avviate sulla somministrazione illecita di manodopera, ha sequestrato oltre 43 milioni di euro per frode

fiscale a carico di *Rhenus logistics*, filiale italiana della multinazionale tedesca della logistica e del trasporto merci riconducibile alla famiglia *Rethmann*, una società con 8 miliardi di euro di fatturato, con 41.000 dipendenti in 1.330 sedi filiale italiana di un gruppo *leader* nel settore della logistica e dei trasporti;

l'ipotesi di reato dei pubblici ministeri è di dichiarazione fraudolenta mediante uso di fatture per operazioni inesistenti finalizzata alla illecita somministrazione di manodopera, grazie al ricorso a serbatoi di manodopera;

le indagini hanno accertato, secondo i pubblici ministeri, che la società, per pagare meno tasse e contributi e godere di una illecita detrazione dell'Iva, dal 2019 al 2024 ha usato fatture per operazioni giuridicamente inesistenti emesse dalle proprie appaltatrici di servizi, le cosiddette società filtro o cooperative per le quali era impiegata solo formalmente parte della manodopera che in realtà lavorava per *Rhenus*, questo a fronte di contratti di appalto, imponibili Iva, simulati, con il fine di schermare la reale somministrazione di manodopera;

si tratta dell'ennesima inchiesta che investe il mondo della logistica sulla somministrazione illecita di manodopera che evidenzia sempre più l'esistenza di un vero e proprio sistema di sfruttamento ben sedimentato attraverso operazioni fraudolente che sta assumendo dimensioni sempre più inquietanti che deve vedere da parte del Governo una azione ancora più incisiva di quella finora messa in campo —:

quali siano le cause e le condizioni per le quali in Italia, in tutti i settori produttivi, anche da parte di grandi aziende, con l'ausilio di cooperative e società di servizi, in particolare nella logistica, si assiste ad uno sfruttamento della manodopera, a condizioni di lavoro insostenibili, con mezzi ad avviso degli interroganti volutamente fraudolenti per raggiungere il massimo profitto;

quali iniziative immediate ed efficaci intendano assumere, ognuno per quanto di

competenza, per prevenire e impedire che fatti, come quelli emersi dalle indagini dei pubblici ministeri di Milano, abbiano a ripetersi. (4-05503)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta scritta:

BALDINO e TUCCI. — *Al Ministro della salute, al Ministro per la pubblica amministrazione.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa si apprende che presso l'Azienda sanitaria provinciale (Asp) di Cosenza è stata conclusa l'assegnazione provvisoria di un *maxi* appalto per i servizi di pulizia, dal valore di circa 38 milioni di euro più Iva per quattro anni, con possibilità di proroga, a favore dell'Rti Tim Service Snam Lazio Sud, raggruppamento temporaneo di imprese al cui interno risulta coinvolto anche il senatore Claudio Lotito, noto imprenditore e presidente della S.S. Lazio;

il procedimento di gara, secondo quanto riportato da fonti giornalistiche, sarebbe stato caratterizzato da numerose criticità: presunte modifiche dei punteggi tecnici durante lo svolgimento della gara; correzioni postume dei verbali della commissione di gara; esclusione, a procedimento avviato, di almeno cinque aziende partecipanti; riscrittura dei criteri di valutazione a gara in corso, con conseguente alterazione della classifica finale;

la vicenda ha sollevato forti dubbi circa la regolarità della procedura, anche in relazione a un potenziale conflitto di interessi, considerando che il senatore Lotito risulta firmatario in parlamento di emendamenti funzionali al rafforzamento dei poteri commissariali in materia di sanità in Calabria, regione attualmente sottoposta a commissariamento straordinario proprio per le criticità della gestione sanitaria e per il rischio di infiltrazioni opache nelle procedure pubbliche;

la sanità calabrese è da anni commissariata proprio per garantire legalità, trasparenza ed efficienza nella gestione delle risorse pubbliche, e vicende come quella in oggetto rischiano di compromettere ulteriormente la fiducia dei cittadini nelle istituzioni e nelle gare ad evidenza pubblica;

il Consiglio di Stato aveva indicato come percorso preferibile il ricorso a procedure centralizzate tramite Consip o centrali di committenza regionali, mentre l'Asp di Cosenza ha bandito autonomamente la gara, aumentando i margini di discrezionalità nella gestione di un appalto di importo rilevantisimo —:

il Governo sia a conoscenza della vicenda in oggetto e delle gravi anomalie emerse, e se ritenga di dover assumere iniziative di carattere ispettivo, presso l'Asp di Cosenza per accertare, per quanto di competenza, eventuali irregolarità nonché il rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e *par condicio* nell'assegnazione dell'appalto per i servizi di pulizia all'Asp di Cosenza;

quali iniziative, anche in attuazione del piano di rientro per il disavanzo sanitario regionale, il Governo intenda adottare per garantire che le procedure di gara in Calabria, specie in ambito sanitario, siano svolte con il massimo livello di trasparenza e con modalità tali da prevenire conflitti di interessi, favoritismi e alterazioni dei criteri gara in corso;

se non si ritenga opportuno rafforzare, tramite apposite iniziative normative, i meccanismi di tracciabilità e controllo sugli appalti sanitari nelle regioni commissariate, con particolare riferimento alla prevenzione di situazioni di conflitto tra ruoli istituzionali e interessi economici privati.

(4-05500)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazione a risposta in Commissione:

LAI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca*. — Per sapere — premesso che:

la cittadina palestinese *gazawi* Lina Naji è brillantemente laureata in medicina alla *Ain Shams University*, Il Cairo, Egitto;

essendo di nazionalità palestinese non è riconosciuta in Italia l'equipollenza del titolo mentre è riconosciuta l'equipollenza dello stesso titolo ottenuto presso la stessa università da un cittadino/a se di nazionalità egiziana; conseguentemente è negata la possibilità di iscriversi all'albo dei medici in Italia;

per altra irrazionale disposizione, se la suddetta persona intendesse iscriversi ad altro corso di laurea o di specializzazione non potrebbe avvalersi delle borse di studio messe a disposizione dalle Università per candidati provenienti dalla striscia di Gaza, poiché queste hanno per condizione di poter essere richieste da candidato/a che abbia ottenuto un diploma di italiano conseguito presso le istituzioni italofone a Betlemme, come se un *gazawi* potesse muoversi liberamente oltre i disperati confini della striscia —:

quali iniziative intenda assumere per superare una situazione irrazionale sotto il profilo del merito e consentire a una cittadina palestinese di vedersi riconosciuto il titolo di studio come accadrebbe per un cittadino di nazionalità egiziana che abbia frequentato lo stesso corso di studi nella stessa università. (5-04231)

Interrogazione a risposta scritta:

GRIPPO. — *Al Ministro dell'università e della ricerca*. — Per sapere — premesso che:

il 4 luglio 2025 il Ministero dell'università e della ricerca ha reso noto che il Ministro ha firmato il decreto di riparto delle risorse per il funzionamento ordinario degli enti pubblici di ricerca vigilati, per

un importo complessivo pari a 1.485.883.600 euro, con un incremento di soli 10 milioni rispetto allo stanziamento dell'anno precedente;

tale incremento, pari allo 0,68 per cento, risulta largamente inferiore al tasso d'inflazione acquisito per il 2025, stimato dall'Istat all'1,4 per cento per l'indice generale e all'1,8 per cento per la componente di fondo;

nel dettaglio, al Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), che è il principale ente pubblico di ricerca italiano, sono stati assegnati 735.609.098 euro, con un incremento di soli 134.000 euro rispetto all'anno precedente, pari allo 0,018 per cento, incremento destinato esclusivamente a progettualità straordinarie, senza alcun aumento del finanziamento ordinario;

gli altri enti vigilati hanno invece beneficiato di incrementi più significativi, con variazioni comprese tra +1,15 per cento e +2,43 per cento per il finanziamento ordinario, con ciò determinando un'ulteriore penalizzazione del Cnr in termini di potere d'acquisto, che si traduce in una perdita stimata in oltre 10 milioni di euro;

in aggiunta, il decreto-legge 24 giugno 2025, n. 90, ha disposto l'istituzione di un nuovo fondo per il miglioramento qualitativo dell'attività scientifica degli enti vigilati, con una dotazione di 40 milioni per il 2025 e 60 milioni per ciascuno degli anni 2026 e 2027, a valere anche su una riduzione strutturale di 10 milioni annui, per il triennio 2025-2027, delle risorse precedentemente stanziare per il Piano di riorganizzazione e rilancio del Cnr — di cui all'articolo 1, comma 322, lettera b), della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

tale riduzione impatta ulteriormente e in modo diretto sul Cnr, che vedrà diminuire le risorse del proprio piano strategico in modo permanente per tre anni, con un danno finanziario netto stimato in circa 5 milioni annui, considerato che non è previsto un meccanismo di compensazione piena né sono stati stabiliti criteri ufficiali di ripartizione delle nuove risorse —:

se non intenda adottare con la massima urgenza misure correttive della ripar-

tizione dei finanziamenti ordinari in favore del Cnr, al fine di evitare una compromissione delle sue capacità operative e scientifiche, anche chiarendo i criteri di redistribuzione delle risorse derivanti dal nuovo fondo previsto dal citato decreto-legge n. 90 del 2025, nel rispetto dei criteri di equità, trasparenza e tutela degli enti maggiormente penalizzati dalla riduzione delle risorse pregresse. (4-05498)

**Apposizione di firme ad una
interpellanza.**

L'interpellanza urgente Auriemma e altri n. 2-00653, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta dell'8 luglio 2025, deve intendersi sottoscritta anche dai deputati: Carotenuto, Caramiello.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALB0151990