

RESOCONTO STENOGRAFICO

615

SEDUTA DI VENERDÌ 13 FEBBRAIO 2026

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIORGIO MULE'

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 14

Missioni.....	1
PRESIDENTE.....	1
Interpellanze urgenti (Svolgimento).....	1
PRESIDENTE.....	1
(Intendimenti in ordine alle alternative prospettate rispetto alla realizzazione della seconda linea ferroviaria Torino Lione e alla eventuale riallocazione delle relative risorse finanziarie - n. 2-00760).....	1
PRESIDENTE.....	1, 4, 6

FERRANTE Tullio, Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti.....	4
SANTILLO Agostino (M5S).....	1, 6
(Intendimenti e iniziative in ordine alla dismissione della linea ferroviaria Via Cancellò ad Acerra (Napoli), con particolare riferimento all'impatto sugli utenti e alla riqualificazione dell'ex tracciato ferroviario - n. 2-00771).....	9
PRESIDENTE.....	9, 10, 12
AURIEMMA Carmela (M5S).....	9, 10
FERRANTE Tullio, Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti.....	9

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina “Resoconti” del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. FRATELLI D'ITALIA: FDI; PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA: PD-IDP; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE - PPE: FI-PPE; MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; ALLEANZA VERDI E SINISTRA: AVS; AZIONE-POPOLARI EUROPEISTI RIFORMATORI-RENEW EUROPE: AZ-PER-RE; NOI MODERATI (NOI CON L'ITALIA, CORAGGIO ITALIA, UDC E ITALIA AL CENTRO)-MAIE-CENTRO POPOLARE: NM(N-C-U-D)M-CP; ITALIA VIVA-IL CENTRO-RENEW EUROPE: IV-C-RE; MISTO: MISTO; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-+EUROPA: MISTO-+EUROPA.

Sui lavori dell'Assemblea.....	12
Organizzazione dei tempi di esame di una proposta di legge.....	12
PRESIDENTE.....	12
Interventi di fine seduta.....	12
PRESIDENTE.....	12
AURIEMMA Carmela (M5S).....	13
Ordine del giorno della prossima seduta.....	13
PRESIDENTE.....	13

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE GIORGIO MULE'

La seduta comincia alle 10,15.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.
Invito il deputato Segretario a dare lettura del
processo verbale della seduta precedente.

GIOVANNI DONZELLI, *Segretario*, legge
il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni,
il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi
dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento,
i deputati in missione a decorrere dalla
seduta odierna sono complessivamente 81,
come risulta dall'elenco consultabile presso la
Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato*
A al resoconto stenografico della seduta in
corso (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea*
saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto
della seduta odierna).

**Svolgimento di interpellanze
urgenti (ore 10,20).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo
svolgimento di interpellanze urgenti.

(Intendimenti in ordine alle alternative

*prospettate rispetto alla realizzazione
della seconda linea ferroviaria Torino
Lione e alla eventuale riallocazione delle
relative risorse finanziarie - n. 2-00760)*

PRESIDENTE. Passiamo alla prima
interpellanza urgente all'ordine del giorno
Santillo ed altri n. 2-00760 (*Vedi l'allegato A*).

Chiedo al deputato Santillo se intenda
illustrare la sua interpellanza o se si riservi di
intervenire in sede di replica.

AGOSTINO SANTILLO (M5S). Grazie,
Presidente. Stiamo parlando della storia
complessa di un'infrastruttura nata decenni
fa come idea, in particolare la realizzazione
è iniziata negli anni Duemila, dal
2005, sviluppata come parte del Corridoio
Mediterraneo all'interno del programma di reti
transeuropee dei trasporti - TEN-T - e consiste
in una linea ferroviaria internazionale che
affianca quella originaria e storica, attualmente
funzionante, del Frejus; il lato italiano collega la
città di Torino, il lato francese la città di Lione.

Questa infrastruttura viene chiamata sia al
maschile che al femminile; in realtà, quando si
fa riferimento alla parte dell'infrastruttura vera
e propria, si può usare "la" infrastruttura TAV,
mentre invece tantissimi fanno riferimento a
"il" treno ad alta velocità (TAV), però c'è di
vero che di alta velocità non c'è praticamente
niente. Bisogna essere onesti, perché questa
nuova linea prevederebbe velocità dei treni
passeggeri di circa 220 chilometri orari, con
treni merci invece di circa 120 chilometri orari,
mentre la normativa dell'Unione europea ci
dice che, a partire dal 2008, sono riconosciuti

come “alta velocità” solo i trasporti con una velocità superiore almeno a 250 chilometri orari.

Questa è un’infrastruttura che potrebbe passare alla storia come la prima grande cattedrale nel deserto transfrontaliera e battere anche i record di differenze temporali tra quelli previsti all’origine e quelli che poi realmente si avranno. Non è detto nemmeno, poi, che ce la si faccia a completare e quindi potrebbe diventare la più grande incompiuta della storia.

Quest’opera riceve l’ennesima bocciatura da parte della Corte dei conti europea in questi giorni, perché ci dice che i costi sono praticamente raddoppiati, ma soprattutto, Sottosegretario Ferrante, che il ritardo della costruzione sfiora i 20 anni ed è impossibile completare la rete continentale dei trasporti entro il 2030, come riportato su *La Stampa* il 20 gennaio 2026.

Tra l’altro, proprio in questo periodo in cui il Governo Meloni si sta fissando letteralmente con la riscoperta, la rinascita, il risveglio dell’elefante gigante nella stanza, cioè il ponte sullo Stretto, dovrete capire che ci possono essere momenti in cui fermarsi per fare valutazioni che possano portare a risultati diversi rispetto a quelli che all’epoca sono stati concepiti.

Stiamo parlando di un’opera, la TAV, che è ferma per almeno il 30 per cento: doveva essere pronta entro il 2030; pensate che oggi, nella sezione transfrontaliera, vede impegnate 3.300 persone su 11 cantieri, con un costo complessivo dell’opera stimato, oggi, in 11,1 miliardi, superiore del 127 per cento rispetto alle stime iniziali e del 23 per cento rispetto alle stime del 2020. Ci rendiamo conto? Dopo 5 anni, quindi, dal 2020, è come se questi costi fossero aumentati ogni anno del 4 per cento. Ma, soprattutto, è impressionante il numero di lavoratori: 3.300 persone. Vede, Sottosegretario Ferrante, questo dato lo girerei al Ministro Salvini, quando parla di persone che dovrebbero lavorare sul ponte sullo Stretto, che sarebbero decine, se non centinaia, di migliaia; sulla TAV stanno lavorando 3.300 persone.

Questo incremento si accompagna a un nuovo rinvio dell’entrata in esercizio della linea: doveva avvenire nel 2030, invece sarà spostato di 3 anni in avanti, ma ben 18 anni - 18 anni! - rispetto a quello originario.

In particolare, la Corte dei conti europea, nella relazione speciale 02/2026, che ha aggiornato l’analisi svolta nel 2020, in merito ai progetti designati come “infrastrutture-faro nel settore dei trasporti”, ha evidenziato che, a causa di ulteriori ritardi imputabili principalmente a notevoli aumenti dei costi per due infrastrutture, una delle quali è proprio la TAV Torino-Lione, il termine del 2030 per il completamento della rete centrale - tutta la rete - TEN-T slitterà e non verrà rispettato. Inoltre, traccia un quadro, quindi, particolarmente problematico, che conferma le gravi criticità della TAV, dal punto di vista della sostenibilità economica, sociale e ambientale. Tutto ciò dinanzi a una continua registrazione della diminuzione del traffico merci e passeggeri. Quest’opera è stata concepita tanti anni fa, sulla base di studi ovviamente obsoleti, che pensavano che, negli anni, sarebbe aumentato lo scambio di merci e passeggeri tra Italia e Francia, passando quindi dalle ruote alle rotaie: così non è, e abbiamo la storia che ce lo sta certificando. Oggi, dovremmo quindi chiederci: quest’opera serve ancora o potrebbe bastare quella già esistente?

Infatti, oggi, un passeggero, se volesse andare da Torino a Lione, impiegherebbe meno di 4 ore. Sappiamo che la nuova TAV dovrebbe, però, essere utilizzata soprattutto a fini merci. Però, in particolare, in base ai dati analizzati dalla Corte, la linea Torino-Lione presenta scostamenti di bilancio dei più rilevanti registrati negli ultimi 6 anni, con un aumento - come detto - del 20 per cento rispetto alle stime più recenti: un dato che sembra smentire, quindi, con ogni possibilità, una progressiva stabilizzazione dei prezzi, dei costi. Quindi, questi costi sono destinati ad aumentare.

L’aumento dei costi, seppure in presenza della pandemia da COVID-19, seppure sia

accaduto il conflitto ucraino-russo, è da adattarsi a un quadro normativo in evoluzione ed è dovuto a difficoltà tecniche, come anche ai costi di approvvigionamento, quindi anche disponibilità di manodopera e costo dei materiali. Ma è evidente che ormai per la Torino-Lione il deterioramento, sia finanziario che temporale, è assicurato, è certo. Si potrebbe porre rimedio, o provare a porre rimedio. Ma pare anche piuttosto evidente una pianificazione e una gestione inefficienti delle opere pubbliche in generale, con previsioni di traffico originariamente sovrastimate, un utilizzo inappropriato delle analisi costi-benefici, difficoltà tecniche non opportunamente preventivate e un coinvolgimento dei portatori di interesse giudicato non adeguato.

Come confermano i dati della società TELT - una società che deve realizzare la tratta transfrontaliera, che, lo voglio ricordare, è per il 50 per cento di proprietà dello Stato italiano, attraverso le Ferrovie, e l'altro 50 per cento è dello Stato francese -, il costo complessivo solo della sezione transfrontaliera si traduce in un impegno di spesa per l'Italia di 5.574 milioni di euro e di altri 4.046 milioni di euro per la Francia (poi ci sono anche i finanziamenti da parte dell'Unione europea).

Per il solo progetto definitivo della bretella Avigliana-Orbassano, di questi periodi, il costo complessivo di realizzazione dell'opera è calcolato in 2,9 miliardi, rispetto agli 1,7 originali. Stiamo parlando quindi di una variante della bretella che aumenta - è ancora in fase progettuale, e ancora dobbiamo iniziare a fare i lavori - di 1,2 miliardi rispetto agli 1,7 iniziali, in ragione della complessità di scavare sotto colline moreniche che non hanno la solidità sufficiente per consentire l'avanzamento dei mezzi tradizionali. Qui, però, uno dovrebbe anche dire e interrogarsi sul fatto che già gli imprevisti sono normali, ma, se vai a fare un'opera di questo tipo, gli imprevisti certamente ci sono.

Le previsioni, quindi, nel 2003, avevano portato a scartare l'opzione zero; un po' come

avete fatto per il ponte sullo Stretto. Cioè, nel caso del ponte sullo Stretto, potenziare il collegamento dinamico esistente, lì, invece, non avete scelto, nel caso della TAV Torino-Lione, di potenziare la linea ferroviaria esistente. E che cosa comporta tutto ciò? Si pensava a una saturazione di quelle esistenti, che non c'è, ma prevista addirittura per il 2015. Nei fatti, lì, la storia le smentisce. Da tempo, infatti, si registra una continua diminuzione del traffico merci e del traffico passeggeri tra l'Italia e la Francia. Pensate, nel 2018 sono transitati 2,9 milioni di tonnellate di merci, nel 1996 10 milioni.

Noi stiamo dicendo che in 22 anni le merci sono diminuite del 70 per cento. Quindi, a che cosa serve più questa nuova TAV? Eppure è anche evidente che, se aveste potenziato la tratta esistente, gli imprevisti non ci sarebbero proprio stati. Nelle scorse settimane, 8 sindaci della provincia di Torino e la stessa città metropolitana di Torino hanno espresso opposizione al progetto della bretella, perché lo hanno ritenuto eccessivamente impattante rispetto al contesto territoriale e sproporzionato nei costi, oltre a rilevare la necessità di una revisione dell'ordine di priorità degli interventi infrastrutturali del territorio.

In particolare, viene evidenziato che, mentre si prospettano ulteriori miliardi per la TAV, risultano fermi per mancanza di fondi interventi cruciali per la mobilità urbana e quotidiana, a partire dal completamento della linea 1 della metropolitana di Torino. Su richiesta dei comuni interessati dalle opere e del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, l'avvio della conferenza dei servizi è slittato a questo mese di febbraio 2026, poi chissà se si farà, per consentire ulteriori valutazioni tecniche ed ambientali, per vederci meglio.

Il peso finanziario dell'opera si inserisce in un contesto di risorse pubbliche già limitate e di altre emergenze infrastrutturali irrisolte e le persistenti criticità confermate dalla Corte dei conti europea imporrebbero una nuova valutazione dei bisogni reali dell'infrastruttura, per evitare che i costi sociali superino i benefici attesi. Basti evidenziare, come

rilevano, appunto, gli esperti consultati dalla Corte dei conti europea, che, se i livelli di traffico si attestassero sulla metà delle stime previsionali iniziali, sarebbe necessario il doppio del tempo degli anni di esercizio dell'infrastruttura affinché le emissioni di CO₂ prodotte dalla sua costruzione possano dirsi compensate.

La linea ferroviaria esistente tra Lione e Torino rimane largamente sottoutilizzata, pur avendo margini di capacità, e può essere resa più efficiente attraverso interventi di messa in sicurezza, digitalizzazione, miglioramento dell'alimentazione elettrica e della capacità infrastrutturale, nel rispetto degli standard europei, il tutto con spese largamente inferiori rispetto a quelle sostenute per il nuovo attraversamento.

Noi avremmo voluto vederci chiaro, Sottosegretario. Personalmente, insieme a un parlamentare della Repubblica francese, abbiamo scritto una lettera a TELT, chiedendo di essere accompagnati a visitare i cantieri attuali, sia lato italiano che lato francese. La nostra richiesta risale all'ottobre del 2025 e potete immaginare che è rimasta inevasa; quindi, praticamente nessuna risposta. Che dire? Caro Governo e cari colleghi, siamo di fronte a un progetto obsoleto, che ha superato di gran lunga le stime di costo iniziali, e a un'infrastruttura esistente completamente sottoutilizzata.

Noi chiediamo, con questa interpellanza, di sapere se non si ritenga necessario un impegno stringente del Governo al fine di sospendere le attività, le procedure espropriative e anche realizzative della stessa Torino-Lione, in attesa di eseguire un'analisi del traffico merci aggiornato, perché da esso potrebbe scaturire una valutazione negativa al completamento dell'opera, e, quindi, dirottare, riallocare quei soldi, anzi, molti di meno, non solo al potenziamento della linea storica, attualmente in funzione, Torino-Lione, sotto il Frejus, ma anche al completamento di infrastrutture che, ripeto, interessano quotidianamente gli abitanti del territorio.

PRESIDENTE. Il Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, Tullio Ferrante, ha facoltà di rispondere.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il collegamento ferroviario Torino-Lione costituisce un'infrastruttura strategica per il nostro Paese e per l'intero sistema europeo dei trasporti. Inserita nel Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T, la nuova linea si sviluppa per 270 km, di cui il 70 per cento in territorio francese e il 30 per cento nel territorio italiano. La sezione transfrontaliera, lunga 65 km fra Susa/Bussoleno e Saint-Jean-de-Maurienne, rappresenta uno dei cantieri più significativi in Europa: circa l'89 per cento del tracciato, pari a 57,5 km, è in galleria, con un netto miglioramento del profilo altimetrico rispetto alla linea storica. Ciò consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza, dei consumi energetici e dell'impatto ambientale, favorendo, dunque, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

L'opera risponde agli obiettivi strategici dell'Unione europea in materia di competitività, sostenibilità e sicurezza, nonché agli impegni assunti negli accordi internazionali fra Italia e Francia. Contribuisce, altresì, al superamento dei colli di bottiglia infrastrutturali alpini e rafforza l'integrazione del nostro Paese nella rete transeuropea dei trasporti. Elemento centrale del progetto è il tunnel di base del Moncenisio, concepito per garantire standard di efficienza e sicurezza non raggiungibili dall'attuale traforo del Frejus, risalente al 1871. Il nuovo collegamento consentirà una riduzione dei costi del trasporto merci stimata intorno al 40 per cento, con vantaggi rilevanti per il sistema logistico nazionale e per l'ambiente, in linea con gli indirizzi europei di decarbonizzazione.

È opportuno chiarire sin da ora che la riferita diminuzione del traffico registrata sulla linea storica non può essere interpretata come un

indicatore della mancanza di domanda. Questa, invece, è da ricondurre alle caratteristiche tecniche del tracciato esistente, che presenta delle pendenze elevate, raggi di curvatura ridotti e una sinuosità tale da limitare velocità, capacità e competitività del trasporto ferroviario. Anche un eventuale adeguamento del tunnel storico richiederebbe interventi complessi, senza tuttavia risolvere il problema delle pendenze, che costituisce il principale fattore di inefficienza energetica ed economica.

A queste criticità si aggiungono le limitazioni di sicurezza imposte nel tempo dal Comitato di sicurezza del traforo del Frejus, che incidono ulteriormente sulla capacità della linea esistente: dalla presenza di un solo treno passeggeri per volta, al divieto di coesistenza fra merci pericolose e viaggiatori, fino alle restrizioni sull'accodamento dei convogli. Si tratta di misure necessarie, ma che riducono ulteriormente la funzionalità dell'infrastruttura stessa.

Non va altresì trascurato che altri valichi alpini - come il Gottardo e il Ceneri - sono stati recentemente potenziati con gallerie di base moderne, determinando un naturale spostamento dei flussi verso le tratte più efficienti e penalizzando il corridoio piemontese. Anche in questo caso, la riduzione del traffico sulla linea storica non riflette una contrazione dei flussi complessivi attraverso l'arco alpino occidentale, ma la perdita di competitività dell'infrastruttura esistente. Infine, eventi contingenti come la frana del 27 agosto 2023, che ha comportato la sospensione dell'Autostrada ferroviaria alpina fino all'aprile del 2025, dimostrano ulteriormente la fragilità dell'attuale assetto e la necessità di disporre di un collegamento sicuro e resiliente.

Alla luce di questi dati, risulta evidente che la nuova linea Torino-Lione non solo resta necessaria, ma rappresenta un investimento strategico per garantire al nostro Paese un'infrastruttura competitiva, conforme agli standard europei e capace di sostenere la crescita economica ed ambientale dei prossimi anni. Proprio in considerazione

della rilevanza dell'intervento stesso, sia sul piano nazionale sia nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti, l'azione del Governo italiano è pienamente orientata a proseguire lungo il tracciato programmato, senza necessità di valutare ipotesi alternative. Un eventuale mancato completamento dell'opera comprometterebbe la funzionalità del Corridoio Mediterraneo e, più in generale, dell'intera rete centrale europea. Lo stato di avanzamento degli interventi e degli affidamenti conferma la piena operatività del progetto stesso: alla fine del mese di dicembre 2025 risultavano scavati 19,6 chilometri del tunnel di base del Moncenisio. La conclusione degli interventi è programmata per la fine del 2033.

In merito, invece, all'incremento dei costi, è opportuno evidenziare che la percentuale del più 127 per cento, citata dalla Corte dei conti europea, deriva dal confronto con una stima degli anni Novanta, riferita, dunque, a un progetto ormai superato e che si fondava su una galleria a canna singola e valorizzato in 5,2 miliardi di euro. Quel progetto fu rapidamente abbandonato in favore dell'attuale soluzione a doppia canna, molto più avanzata sotto il profilo tecnico e della sicurezza.

Le stime più recenti e coerenti con il progetto effettivamente in corso sono quelle del 2015, che certificavano un costo di 8,6 miliardi di euro (valuta del 2012), pari a 9,6 miliardi attualizzati al 2017. L'aggiornamento approvato nel 2024 porta il costo complessivo a 11,11 miliardi di euro costanti, con un incremento inferiore al 30 per cento, perfettamente in linea con quanto registrato per altre grandi opere strategiche in Italia ed in Europa. Il finanziamento dell'opera è assicurato sia da risorse nazionali sia da fondi europei.

Per quanto concerne i ritardi e gli incrementi di costo, è doveroso, altresì, ricordare che l'opera ha risentito di fattori esogeni di portata eccezionale: la pandemia da COVID-19, l'aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime, nonché alcune sospensioni connesse alla posizione sul tema del Governo italiano fra il 2018 e il 2019. A questi

elementi si aggiungono imprevisti tecnici e rallentamenti connessi alle contestazioni del movimento no-TAV. È importante sottolineare che i rapporti fra Stati membri, promotori e Commissione, sono costanti e strutturati: riunioni periodiche, sopralluoghi, rapporti di avanzamento e il lavoro della Commissione intergovernativa (CIG) garantiscono un flusso continuo di informazioni e un monitoraggio puntuale dell'opera.

Il Coordinatore europeo del Corridoio Mediterraneo partecipa regolarmente ai suddetti lavori e contribuisce alla redazione del Piano di lavoro del Corridoio, la cui prossima versione sarà pubblicata entro luglio 2026. Inoltre, il nuovo regolamento TEN-T ha rafforzato gli strumenti di *governance*, ampliando l'ambito degli atti di esecuzione della Commissione. Per il progetto della linea, la decisione di esecuzione è stata pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* il 1° agosto 2025, a conclusione di un percorso avviato nel 2021 e condiviso con Italia e Francia. Si tratta di un passaggio fondamentale per assicurare coerenza nella pianificazione delle tratte transfrontaliere e di accesso.

La Commissione intergovernativa, nella riunione del 18 dicembre 2025 ha, inoltre, istituito un gruppo di lavoro con la Commissione europea per monitorare in modo integrato l'avanzamento delle tratte di accesso, così da garantire la piena operatività del tunnel di base al momento della sua entrata in servizio. Per la tratta nazionale Avigliana-Orbassano, l'aumento dei costi rispetto alla stima preliminare ante 2020 è principalmente connesso all'avanzamento del progetto al livello definitivo, agli adeguamenti richiesti dalla normativa vigente e dalle specifiche tecniche di interoperabilità europee, oltre che al generale incremento dei prezzi dei materiali e delle tariffe registratosi negli ultimi anni, influenzato dalla pandemia, dal conflitto in Ucraina e dagli effetti dei *bonus* edilizi.

Accogliendo le istanze delle comunità locali, la prima seduta della Conferenza dei servizi si è tenuta lo scorso 11

febbraio. Il procedimento autorizzatorio, comprensivo della Valutazione di impatto ambientale avviata il 2 dicembre scorso, proseguirà regolarmente fino all'adozione del provvedimento conclusivo. In conclusione, il Governo conferma il proprio impegno a garantire la realizzazione della nuova linea Torino-Lione nel rispetto delle tempistiche programmate, in stretto coordinamento con la Commissione europea, con le autorità francesi e con i territori interessati. L'avanzamento dell'opera continuerà a essere monitorato con la massima attenzione, assicurando piena trasparenza in tutte le fasi di attuazione.

PRESIDENTE. Saluto le studentesse, gli studenti e i docenti del liceo artistico “Via di Ripetta” di Roma, che assistono ai nostri lavori dalle tribune. Benvenuti alla Camera dei deputati (*Applausi*).

Il deputato Santillo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

AGOSTINO SANTILLO (M5S). Grazie, Presidente. Sottosegretario, ma come posso essere soddisfatto di una risposta alla mia interpellanza da parte di un Governo per il quale sembra che vada tutto bene? Qui si dice: “monitoriamo”, “faremo”, “i tempi”, “sarà”. Lei, a un certo punto, ha detto che si va avanti con il tracciato perché non verranno valutate altre soluzioni, altrimenti non si completa il Corridoio Mediterraneo. Ma che strategia è - mi scusi, Sottosegretario - da parte del Governo? Perché, secondo lei, potenziare la tratta esistente e adeguarla non significa completare il Corridoio del Mediterraneo? Io veramente sono sconcertato.

Poi avete parlato di miliardi come se fossero delle noccioline. Lei, Sottosegretario, ha semplicemente letto un nastro preregistrato di propaganda di Governo, ed è un copione che ha più di trent'anni. Lei, forse, non mi ha ascoltato nell'illustrazione quando le ho ricordato che la Corte dei conti europea ci dice che i costi sono più che raddoppiati e che il

ritardo nella costruzione sfiora i vent'anni. Voi state ignorando gli allarmi del territorio, ma non potrete ignorare quelli dei giudici contabili di Lussemburgo. Il vostro è un fallimento certificato, caro Sottosegretario. Lo vada a dire a tutto il Governo.

Tra l'altro, l'Italia è in ritardo di ben diciotto anni rispetto al cronoprogramma originario. Voi non state realizzando un Corridoio europeo, voi state scavando una voragine nel bilancio dello Stato. Questo state facendo. Tra l'altro, il Governo sta portando avanti il progetto della TAV Torino-Lione senza certezze proprio sui costi - l'abbiamo sentito - e senza una valutazione di impatto ambientale che sia stata conclusa e pretende comunque di imporre dei vincoli ai territori. A me sembra veramente assurdo.

Diciamolo chiaramente ai cittadini italiani che questo Governo, con i loro soldi, vuole fare un bancomat per gli interessi di Parigi. Questo a noi non va bene, perché noi paghiamo il 58 per cento del tunnel di base, ma ne possediamo solo il 21 per cento. Ha capito, Sottosegretario? Paghiamo il 58 e possediamo solo il 21 per cento. È un investimento completamente a perdere. Uno squilibrio enorme nei confronti della Francia che noi subiamo come Italia. Mentre il mondo viaggia ad un'altra velocità, voi siete rimasti fermi agli anni Novanta, voi volete procedere con la bava alla bocca a bucare una montagna con dei piani che sono nati prima della caduta del Muro di Berlino. Questo è un trattato coloniale che voi continuate a difendere, inchinati davanti a Macron, mentre i cittadini italiani pagheranno il conto.

Dell'esplosione dei costi ne abbiamo già parlato, però qualcuno ci dovrebbe dire dove andate a prendere questi soldi. Li andate a prendere dalla sanità, quindi meno ospedali? Dalla scuola, quindi meno istruzione? Dalle ferrovie e dalle strade italiane già dissestate? Gli italiani hanno bisogno di un'abitazione.

Dov'è finita la proposta sulla casa, il piano casa del Ministro Salvini? Questi soldi dove stanno, dove li andate a prendere? Da lì evidentemente non ce ne sono più.

Poi le voglio dire, Sottosegretario, in questi giorni stiamo audendo in Commissione ambiente alcuni dei soggetti interessati dal ciclone Harry, quindi i territori della Sardegna, della Sicilia e della Calabria. Sa cosa ci hanno detto? Per esempio, l'Associazione nazionale comuni italiani della regione Calabria ci ha detto che basterebbe una mareggiata della metà della potenza di quella che si è avuta in occasione del ciclone Harry per perdere interi pezzi e distruggere intere parti di strade e di ferrovie. E voi che cosa fate? Non vi potete girare dall'altra parte continuando a finanziare quest'opera che non serve. Mettete più soldi lì, dove servono veramente. Persino alcuni sindaci, come quello del comune di Torino e la stessa città metropolitana, vi stanno chiedendo di fermarvi, ma voi siete nel vostro delirio di onnipotenza infrastrutturale e tirate dritto, contro i muri della geologia e il buonsenso. Voi preferite ascoltare evidentemente le *lobby* del cemento, anziché i geologi.

Per non parlare poi del fatto, Sottosegretario, che in Francia se lo stanno ponendo l'interrogativo della TAV. Ha capito? Non è così come dice lei. Provi a sentire il suo omologo francese, ci faccia capire a che punto stanno. Si stanno fermando lì e ci sono dei motivi ben chiari. Se voi vi ostinate ad andare avanti, sa cosa accadrà? Accadrà che l'Italia, magari nel 2050, finirà il suo tratto, poi gli italiani prenderanno questo trenino, se ne andranno al limite del confine, sottoterra, e poi lì che faranno? Scenderanno a piedi? I passeggeri procedono a piedi e magari le merci le mettono sulla carriola e le portano in Francia? Ma di cosa stiamo parlando? La motivazione per cui si va a rilento è che i fondi non bastano per una nuova linea, mentre basterebbero, eccome, per una linea attuale. È vero che lei mi parla di pendenze, è vero che lei mi parla di energia, però il costo sul lungo periodo è di gran lunga inferiore rispetto a quello di una nuova realizzazione, con imprevisti che - ripeto - ancora non sono finiti e, quindi, nessuno è in grado di dire quanto costerà. Questa opera costerà, come per il fantastico mondo del ponte

sullo Stretto - tanto lì nemmeno un progetto c'è -, decine e decine di miliardi.

Sarà anche stavolta colpa della Corte dei conti, Sottosegretario? Perché voi la tenete un po' con questa Corte, che poi alla fine non fa altro che tutelare la gestione dei soldi dello Stato italiano. Tra l'altro, voi siete un po' un Governo di spendaccioni e l'avete dimostrato con un miliardo buttato per un canile in Albania, avete aumentato gli stipendi ai componenti del Governo e - come non ricordare, ovviamente - i quasi 14 miliardi che in tutti i modi volete spendere per un ponte sullo Stretto che non si farà. Però, stavolta a redarguirvi è la Corte dei conti europea.

Poi, per piacere, non chiamatela più opera verde. Non è un'opera verde la TAV. La Corte dei conti dell'Unione europea è stata chiarissima anche su questo punto. Con i flussi di traffico attuali, serviranno decenni solo per compensare la CO₂ prodotta dal cemento che state colando nella montagna. Sarebbe necessario il doppio degli anni di esercizio dell'infrastruttura affinché le emissioni di CO₂ prodotte dalla sua costruzione possano dirsi compensate. Ha capito? Voi state lasciando un debito ecologico ai giovani. Dovete smetterla di riempirvi la bocca con la transizione ecologica. Voi state inquinando oggi per un treno che forse ci sarà nel 2033-'35 senza passeggeri e senza merci.

La linea ferroviaria attuale tra Lione e Torino, che è stata costruita nel 1871, è largamente sottoutilizzata, e le do qualche numero. Secondo il Rapporto Brossier del 1998, al confine tra Francia e Italia, a Modane, circolavano 128 treni al giorno, appunto nel 1998. Oggi sa quanti ne passano? Ne passano 25, Sottosegretario, a fronte dei 120 attuali che già potrebbero transitare oggi senza fare nemmeno un intervento. È chiaro? Se consideriamo poi - le faccio un breve calcolo - che ogni treno merci può trasportare 1.150 tonnellate, quindi fino a 32 *container* o casse mobili, questo significa che i 90 treni in più, che già oggi potrebbero transitare, rappresenterebbero 2.880 camion in meno sulle

strade ogni giorno, cioè un milione di camion in meno all'anno. È di questo che stiamo parlando. Questo margine, che è quasi un quadruplicamento ed è senza ulteriori lavori, non lascia spazio ad alcun dubbio. E nel 2018 un altro dato: le tonnellate di merci transitate sono state 2,9 milioni, mentre nel 1996 erano 10 milioni. Come fa a dire che questo dato non è utile per la valutazione? Lei dovrebbe aggiornare l'analisi del traffico delle merci. È quindi falso affermare che l'esistente è saturo. Voi state costruendo un'autostrada a dieci corsie per farci passare sopra tre biciclette, questa è la verità. È una cattedrale nel deserto.

Ovviamente, i favorevoli alla TAV dicono dell'impatto ambientale per cui viene costruita l'opera e, quindi, si figuri se poi noi non condividiamo l'obiettivo. Lo condividiamo a pieno, ma qui l'utilizzo della linea ferroviaria esistente evita l'impronta ecologica colossale del progetto in corso. Loro dicono: noi vogliamo trasportare le merci anziché sulle ruote - quindi sulle gomme - sulle rotaie e, quindi, avrà un minore impatto ambientale. Va bene, però le do un'altra informazione, caro Sottosegretario: lo scavo delle gallerie rischia di prosciugare irreversibilmente le falde acquifere della regione. C'è un dato: secondo il rapporto europeo del 2026, il drenaggio legato al tunnel transfrontaliero potrebbe raggiungere 60 o 125 milioni di metri cubi di acqua all'anno definitivamente tolti da quel serbatoio, da quel bacino, soprattutto in un'area che ha una crescente scarsità idrica dovuta ai forti cambiamenti climatici. A Torino, in tutto questo, mancano i soldi per la linea 2 della metro, mancano i soldi per il completamento della linea metropolitana 1, però poi per bucare una montagna e dare l'aiuto alla Francia i soldi per questo Governo spuntano, così là, come funghi.

Il vostro è un feticcio di opere che calpesta le necessità quotidiane dei pendolari. Ve lo dico io, signor Sottosegretario: la storia e la Corte dei conti vi hanno già condannato, perché voi siete il Governo delle spese inutili e folli e dei ritardi cronici. Il MoVimento 5 Stelle

rimarrà in quella valle e continuerà a rimanere in quest'Aula per farvi capire che l'interesse del Paese non è quello di TELT o di Macron, ma dei cittadini italiani che non riescono ad arrivare alla fine del mese mentre voi vi impegnate a spendere e a buttare miliardi nel buco nero della TAV Torino-Lione. C'è una cosa che potreste fare, Sottosegretario: accompagnateci a visitare i cantieri, vediamo assieme a che punto siamo. Magari migliorerà anche la vostra consapevolezza e la conoscenza di com'è la realtà oggi.

(Intendimenti e iniziative in ordine alla dismissione della linea ferroviaria Via Cannello ad Acerra (Napoli), con particolare riferimento all'impatto sugli utenti e alla riqualificazione dell'ex tracciato ferroviario - n. 2-00771)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Auriemma ed altri n. 2-00771 (*Vedi l'allegato A*).

Chiedo alla deputata Auriemma se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica.

CARMELA AURIEMMA (M5S). Grazie, Presidente. Brevemente, l'interpellanza pone dei quesiti relativamente alla dismissione del tratto ferroviario che unisce, appunto, alcuni paesi della provincia di Napoli altamente abitati, come Acerra e Casalnuovo, e ha a oggetto quasi oltre 100.000 metri quadrati di aree ferroviarie dismesse. Perché vengono dismesse? Perché nella riqualificazione e nel rilancio delle ferrovie, dei trasporti sull'asse Napoli-Benevento-Foggia-Bari, si sta realizzando un'opera importante per quanto riguarda, appunto, l'alta capacità, che collegherà Napoli a Bari. Il piano di rilancio di questa trasversale ha determinato contemporaneamente, però, la dismissione delle due stazioni centrali storiche all'interno dei due centri abitati. Parliamo di oltre 120.000 abitanti soltanto di quei due comuni, ma in realtà parliamo di una tratta, la via Cannello,

che è una tratta storica che esiste, penso, da oltre cinquant'anni e oggi non si sa bene e con chiarezza innanzitutto come verranno aiutate le migliaia di pendolari, lavoratori e studenti che ogni giorno prendono il treno per ragioni di studio, per ragioni di lavoro, ma anche semplicemente perché non sono automuniti e, quindi, credono che il trasporto pubblico, quello più vicino, quello più a livello regionale, possa essere una buona alternativa all'auto. Quindi, non c'è un'alternativa ad oggi valida, non c'è un progetto chiaro su questa vasta area che viene dismessa.

Queste sono le preoccupazioni che vengono direttamente dal territorio e abbiamo investito il Ministro competente.

PRESIDENTE. Il Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, Tullio Ferrante, ha facoltà di rispondere.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. La realizzazione del nuovo tratto di linea Napoli-Cannello rappresenta un tassello strategico all'interno del più ampio progetto del nuovo itinerario Alta velocità-Alta capacità Napoli-Bari, una infrastruttura che il Governo considera prioritaria per rafforzare la coesione territoriale, migliorare la mobilità interregionale e sostenere la competitività del Mezzogiorno.

Il segmento Napoli-Cannello costituisce, di fatto, il primo passo concreto verso il completamento dell'intera direttrice.

Gli interventi in corso prevedono la costruzione di una variante di circa 15,5 chilometri rispetto alla linea storica, con la realizzazione di due nuove fermate - Casalnuovo e Afragola Zona Commerciale - e della nuova stazione di Acerra. Si tratta di opere che non solo potenzieranno l'accessibilità dei comuni dell'area metropolitana di Napoli, ma consentiranno anche la soppressione dei 12 passaggi a livello attualmente insistenti sulla linea, con un evidente beneficio in termini di sicurezza e di fluidità della viabilità locale.

Un ulteriore elemento qualificante del progetto è l'integrazione fra servizi regionali e rete Alta Velocità, resa possibile dall'inserimento del nuovo doppio binario nella stazione di Napoli Afragola. Questo intervento permetterà di dedicare binari specifici al traffico regionale, favorendo una più efficace intermodalità e una migliore distribuzione dei flussi di mobilità.

A regime, con il completamento dell'intera direttrice Alta Velocità-Alta Capacità, sarà possibile incrementare la frequenza dei servizi e ridurre significativamente i tempi di percorrenza: 2 ore da Napoli a Bari, 3 ore circa da Roma a Bari. Si tratta di risultati che avranno un impatto rilevante sulla qualità della vita dei cittadini e sull'attività economica dei territori coinvolti.

Appare utile evidenziare in questa sede che il comune di Casalnuovo, nell'ambito di una richiesta di realizzazione di un nuovo nodo di interscambio in località Salice, a monte di Casalnuovo, lato Napoli, sulla futura linea Alta Velocità-Alta Capacità Napoli-Cancello, ha proposto di riconvertire il tratto ferroviario dismesso in una viabilità ferro-gomma.

In merito, RFI ha confermato ogni supporto tecnico finalizzato a individuare soluzioni di intermodalità ferro-gomma con la futura fermata di Casalnuovo che possano rispondere efficacemente alla domanda di mobilità del territorio.

Allo stato, non risultano essere state avanzate ulteriori esigenze di recupero o di valorizzazione del sedime ferroviario della linea storica Napoli-Cancello, che sarà dismessa con l'entrata in esercizio del nuovo tracciato.

Ad ogni modo, RFI conferma la disponibilità a partecipare a un tavolo tecnico, coordinato dalle competenti istituzioni ed enti responsabili della programmazione del TPL, finalizzato all'individuazione di soluzioni alternative di riqualificazione e rigenerazione urbana - come, ad esempio, nuovi collegamenti ciclabili - relative ai tratti della rete su ferro regionale campana destinati alla futura

dismissione in conseguenza dell'attivazione della linea Alta Velocità-Alta Capacità Napoli-Bari, ciò al fine di accompagnare una trasformazione infrastrutturale capace di tradursi in un'opportunità di sviluppo per i territori, evitando abbandoni e promuovendo, invece, nuove funzioni urbane, ambientali e sociali.

Il Ministero continuerà a seguire ovviamente con attenzione l'evoluzione del progetto, assicurando il massimo coordinamento fra le istituzioni, gli enti locali e i gestori delle infrastrutture, affinché la realizzazione della nuova linea Alta Velocità-Alta Capacità proceda in modo efficace e con ricadute positive per l'intera comunità.

PRESIDENTE. La deputata Auriemma ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la risposta alla sua interpellanza.

CARMELA AURIEMMA (M5S). Grazie, Presidente. Ovviamente, non possiamo essere soddisfatti di una risposta che si concentra sulle grandi prestazioni dell'Alta capacità che unirà Napoli a Bari. Noi siamo contentissimi che i tempi si riducano, ma c'è una fetta di popolazione che non prende l'Alta velocità; ogni mattina, quando si alza e deve andare all'Università o raggiungere il posto di lavoro, non prende l'Alta velocità, ma prende un treno che ha una percorrenza regionale e che fa una tratta ben precisa, e questa tratta viene dismessa. Questo è il punto.

In questo momento, stiamo parlando non dell'Alta velocità, o meglio dell'Alta capacità, ma, viste le prestazioni del Ministro Salvini, potremmo parlare, in realtà, di alta incapacità, visto che, sì, possiamo ridurre i tempi di percorrenza, ma se poi i ritardi sono 50, 60 minuti o, a volte, il doppio del tempo che, normalmente, dovrebbe richiedere una tratta, facciamo poco o niente; il punto è che, ogni mattina - io li conosco perché li ho visti, li vedo -, studenti o persone, anche di una certa età, che non hanno la possibilità di guidare la macchina, utilizzano il treno, sia nella stazione

di Acerra, sia nella stazione di Casalnuovo, per arrivare a Napoli, nel centro di Napoli città. Il punto è che le nuove stazioni, sempre previste da questa riqualificazione dell'Alta capacità, sono dislocate rispetto al centro, non è prevista alcuna possibilità di trasporto, di navette che conducano dal centro città alle stazioni che sono in periferia, lontano dal centro abitato. In tutto questo, in tutto questo elogio che sta facendo il Governo ad una infrastruttura, che noi non contestiamo, c'è un pezzo di città, in questo caso di due città, che veramente rimane fuori dalla programmazione del trasporto territoriale.

Allora, rispetto alla replica del Sottosegretario, che, comunque, ringrazio, emergono due cose e questo fa capire anche il contesto in cui ci stiamo muovendo. Per questo, l'attenzione del Governo deve essere veramente importantissima. Stiamo parlando di una zona dove c'è un abusivismo pazzesco, ci sono aree che, per anni, sono state oggetto di reati ambientali; ad Acerra, nella stazione della Circumvesuviana, appena è stata inaugurata, oltre trent'anni fa, ci pioveva all'interno. Quindi, abbiamo situazioni territoriali che sono il frutto della corruzione di anni e anni e su cui non possiamo non accendere un riflettore, se lo Stato, in questo momento, sta dismettendo oltre 100.000 metri quadrati di edifici, di rete ferroviaria e di strutture. Su questo dobbiamo aprire un *focus*.

Mi fa piacere che ci sia una richiesta del comune di Casalnuovo sulla questione di un trasporto leggero, quindi, di un tram. Evidentemente, questa richiesta non c'è per il comune di Acerra e io gliela formulo in questo momento. È necessario valutare la possibilità di utilizzare quel tratto, dato che la rete c'è, l'investimento c'è, per collegare i comuni da Acerra a Casalnuovo. Mi sembrerebbe ancora più assurdo che da Casalnuovo si possa prendere il tram per arrivare a Napoli, mentre, ad Acerra, che è confinante, che dista 2 chilometri, non si possa prendere; quindi, occorre valutare la possibilità di estendere questo trasporto leggero, il tram, che esiste anche nelle grandi città, anche sul tratto del

comune di Acerra.

C'è un'altra questione che fa capire quanto sia compromesso quel territorio. Giustamente, lei mi ha nominato le stazioni dell'Alta velocità. Nel comune di Afragola, che è un comune di poco più di 17 chilometri quadrati, ci sono ben due stazioni dell'Alta velocità: questo fa capire quanto la gestione locale sia in mano a potentati locali che non guardano agli interessi dei singoli cittadini, ma guardano evidentemente ad altri interessi. È assurdo pensare che in un comune dove ci sono poco più di 17 chilometri quadrati, ci siano ben due stazioni dell'Alta velocità; tra l'altro, la stazione Alta velocità di Afragola non è collegata con i paesi confinanti: non ci sono navette, non c'è veramente nulla. Si tratta di una infrastruttura importantissima, perché, da lì partono centinaia e centinaia di lavoratori, ogni giorno, e hanno un problema col parcheggio, perché, nel parcheggio non c'è la possibilità per gli abbonati di lasciare la macchina. Quindi, ci sono problemi che dovremmo risolvere anche per la stazione di Afragola.

Quindi, mi fa specie che, in una città di poco più di 17 chilometri quadrati, ci siano ben due stazioni Alta velocità. Questo che cosa significa? Significa che - basta guardare la storia di questi paesi - la gestione del territorio, la gestione di queste grandi infrastrutture non è mai stata legata a una vera visione di sviluppo del territorio, ma semplicemente ai potentati, molte volte camorristici, della zona locale.

Per questo motivo ancora una volta chiediamo un intervento di monitoraggio serio, trasparente, perché 100.000 metri quadrati di terreno, in zone centrali di due città, fanno gola a tantissimi potentati locali. Quindi, è necessario che vi sia una gestione trasparente veramente nell'interesse dei cittadini.

Ora, che cosa abbiamo? In questo momento le stazioni sono chiuse per manutenzioni. Già il servizio sostitutivo, che è un servizio di autobus, ha tantissime limitazioni. Venerdì scorso ho preso l'autobus che sostituisce il treno da Napoli Centrale ad Acerra e le dico che le due corse precedenti alla mia erano saltate. Erano saltate perché non si erano

presentati gli autobus. Nel tratto ho incontrato tantissimi ragazzi che mi hanno raccontato la loro esperienza: molte volte la mattina questi autobus sono pieni, quindi, saltano le varie fermate e, quindi, gli studenti, i lavoratori non riescono ad arrivare, a raggiungere la città di Napoli.

Questa è una cosa che nei vostri grandissimi dati megagalattici dell'Alta velocità non c'è. Eppure, sono le esigenze dei territori che lei conosce benissimo e che hanno una storia nel trasporto ferroviario. Lei proviene da una zona dove c'è stata la prima ferrovia della storia d'Italia e, quindi, non è possibile abbandonare un tale patrimonio dal punto di vista storico, culturale. È fondamentale. Le stazioni storiche sono un patrimonio fondamentale. I piazzali adiacenti alle stazioni storiche hanno molto spesso strutture storiche, culturali fondamentali che devono essere protette e salvaguardate.

Quindi, su questo chiediamo innanzitutto la possibilità - lo chiedo a lei perché so che è sensibile alle esigenze territoriali, alle richieste territoriali; tra l'altro, condividiamo lo stesso territorio - di intavolare un discorso, un dialogo con i comuni, con la rappresentanza anche dei cittadini per trovare una soluzione che venga incontro agli attuali pendolari che, in questo momento, non hanno soluzioni, se non quella di prendere la propria macchina e, quindi, con un aumento di carico del traffico, andare a Napoli o spostarsi senza alcun criterio, perché - ripeto - personalmente ho visto che gli autobus saltano le corse. Quindi, non è garantito questo servizio fondamentale.

La circolazione dei lavoratori, il diritto di circolazione è un diritto costituzionale; non possiamo lasciare centinaia - centinaia - di ragazzi, di lavoratori in balia di non so che. Importante è il *focus* sulla manutenzione e sul controllo di quelle aree che - ripeto - fanno gola a tantissimi potentati locali, ma soprattutto dobbiamo oggi dare una risposta concreta e immediata per quanto riguarda i pendolari che sono rimasti senza la possibilità di prendere un treno e pagare semplicemente 2 euro, o poco più, a differenza delle tariffe dell'Alta velocità

che sappiamo sono estremamente onerose.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Prima di andare ai titoli di coda di questa seduta, salutiamo le studentesse, gli studenti e i professori dell'Istituto di istruzione superiore "Via Silvestri 301", che non arrivano da lontano, sono di Roma, e che assistono ai nostri lavori dalle tribune. Quindi, benvenuti alla Camera dei deputati (*Applausi*).

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Avverto che all'ordine del giorno della parte pomeridiana della seduta di martedì 17 febbraio sarà iscritta, dopo l'esame del Doc. II n. 11 recante modifiche al Regolamento della Camera dei deputati, la deliberazione in merito alla costituzione in giudizio della Camera dei deputati in relazione a: un conflitto di attribuzione elevato innanzi alla Corte costituzionale dal Senato della Repubblica nei confronti del tribunale di Matera, sezione penale, di cui all'ordinanza della Corte costituzionale n. 181 del 2025; un conflitto di attribuzione elevato innanzi alla Corte costituzionale dalla Corte d'appello di Ancona, seconda sezione civile, di cui all'ordinanza della Corte costituzionale n. 176 del 2025.

Organizzazione dei tempi di esame di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Avverto inoltre che, nell'allegato A al resoconto della seduta odierna, sarà pubblicata l'organizzazione dei tempi per l'esame della proposta di legge n. 218-A e abbinate, recante interventi per la prevenzione e la lotta contro l'HIV, l'AIDS, il papilloma virus umano e le infezioni a trasmissione sessuale (*Vedi l'allegato A*).

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di

fine seduta.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Auriemma. Ne ha facoltà.

CARMELA AURIEMMA (M5S). Presidente, denunciando la forte preoccupazione rispetto al blocco della cassa integrazione in deroga per i lavoratori che fanno parte delle aree di crisi industriale complesse. Stiamo parlando di oltre 10.000 famiglie che abitano in aree caratterizzate da una desertificazione industriale, una desertificazione sociale, e che, dalla mattina alla sera, leggono una circolare dove si dice che quel poco che prendono ogni mese - parliamo di poco più di circa 400 euro - non verrà dato per il 2026 perché non ci sono le risorse. Questa cosa è gravissima perché parliamo di lavoratori che hanno una certa età - ahimè - e che non riescono ad essere ricollocati, perché evidentemente le politiche attive di inserimento al lavoro, che accompagnano molto spesso i sussidi e la cassa integrazione, non hanno alcun risultato; lavoratori che, dunque, leggono da una circolare che per tutto il 2026 non avranno neanche più un euro. Diecimila famiglie. Perché questo Governo, ancora una volta, pensa di mettere i soldi sulle armi, ma non pensa ai lavoratori e alle famiglie in difficoltà (*Applausi del deputato Santillo*).

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 16 febbraio 2026 - Ore 14

1. Discussione sulle linee generali del documento:

Proposta di modificazione al Regolamento (*Modifiche al Regolamento per la razionalizzazione del lavoro parlamentare e la valorizzazione del ruolo delle Commissioni, per l'abolizione del termine delle 24 ore in caso di posizione della questione di fiducia, per il rafforzamento*

dello statuto delle opposizioni, delle attività di indirizzo, informazione e controllo, per la revisione della disciplina dei Gruppi e delle procedure di collegamento con l'Unione europea e per l'aggiornamento del testo). (Doc. II, n. 11)

— Relatori: FORNARO, IEZZI E ANGELO ROSSI.

2. Discussione sulle linee generali del disegno di legge:

Modifica della legge 22 novembre 1988, n. 517, di approvazione dell'intesa tra il Governo della Repubblica italiana e le Assemblee di Dio in Italia, in attuazione dell'articolo 8, terzo comma, della Costituzione. (C. 2370)

— Relatore: IEZZI.

3. Discussione sulle linee generali del disegno di legge:

S. 1469 - Modifica della legge 5 ottobre 1993, n. 409, di approvazione della modifica dell'intesa tra il Governo della Repubblica italiana e la Tavola valdese, in attuazione dell'articolo 8, terzo comma, della Costituzione (*Approvato dal Senato*). (C. 2605)

— Relatore: URZÌ.

4. Discussione sulle linee generali della proposta di legge:

D'ATTIS ed altri: Interventi per la prevenzione e la lotta contro il virus dell'immunodeficienza umana (HIV), la sindrome da immunodeficienza acquisita (AIDS), il papilloma virus umano (HPV) e le infezioni a trasmissione sessuale. (C. 218-A)

e delle abbinate proposte di legge: ZANELLA; SPORTIELLO ed altri;

GIRELLI. (C. 948-1078-1198)

— *Relatore: D'ATTIS.*

La seduta termina alle 11,10.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 13,30.

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



19STA0182220