

RESOCONTO STENOGRAFICO

732

SEDUTA DI VENERDÌ 23 OTTOBRE 2026

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIORGIO MULE'

I N D I C E

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 30

Missioni.....1	(Chiarimenti riguardo alla rimodulazione del Programma nazionale "Metro Plus", con particolare riferimento alla città di Palermo - n. 2-00955)..... 1
PRESIDENTE.....1	
Annuncio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente..... 1	
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE..... 1, 4, 7, 9
	D'ORSO Valentina (M5S)..... 1, 7
	SIRACUSANO Matilde, Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento..... 4
Interpellanze urgenti (Svolgimento).....1	(Intendimenti in merito ai lavori concernenti la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna - n. 2-00950).....9
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE..... 9, 10, 12

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-I)M-CP; ITALIA VIVA-CASA RIFORMISTA: IV-CR; MISTO: MISTO; MISTO-FUTURO NAZIONALE VANNACCI - FREE: MISTO-FNV-F; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-+EUROPA - STATI UNITI D'EUROPA: MISTO-+Eu-SUEu; MISTO-SUD CHIAMA NORD: MISTO-SCN.

AMICH Enzo (FDI).....	10, 13
SIRACUSANO Matilde, <i>Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento</i>	10
<i>(Intendimenti ed iniziative di competenza in merito alla cancellazione da parte di Trenitalia dell'offerta "Carnet Smart" - n. 2-00957).....</i>	<i>13</i>
PRESIDENTE.....	13, 16, 17, 19
CASU Andrea (PD-IDP).....	13, 17
SIRACUSANO Matilde, <i>Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento</i>	16
<i>(Intendimenti e iniziative riguardo alla tutela della genitorialità delle lavoratrici autonome e iscritte alla gestione separata dell'Inps - n. 2-00954).....</i>	<i>19</i>
PRESIDENTE.....	19, 21, 22
QUARTAPELLE PROCOPIO Lia (PD-IDP).....	19, 22
SIRACUSANO Matilde, <i>Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento</i>	21
<i>(Intendimenti ed iniziative in materia di tutela dei lavoratori con riferimento al marchio GLS - n. 2-00956).....</i>	<i>23</i>
PRESIDENTE.....	23, 26, 28, 29
AURIEMMA Carmela (M5S).....	28
CAROTENUTO Dario (M5S).....	23
SIRACUSANO Matilde, <i>Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento</i>	26
Organizzazione dei tempi di esame di una proposta di legge e abbinate.....	29
PRESIDENTE.....	29
Interventi di fine seduta.....	29
PRESIDENTE.....	29
CHERCHI Susanna (M5S).....	30
Ordine del giorno della prossima seduta.....	30
PRESIDENTE.....	30

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE GIORGIO MULE'

La seduta comincia alle 10,05.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito la deputata Segretaria a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

GILDA SPORTIELLO, *Segretaria*, 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 85, 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*).

Annunzio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, con lettera in data 22 ottobre 2026, ha presentato alla Presidenza

il seguente disegno di legge, che è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del Regolamento, in sede referente, alla II Commissione (Giustizia):

«Conversione in legge del decreto-legge 22 ottobre 2026, n. 190, disposizioni urgenti in materia di sicurezza pubblica e contrasto alla criminalità minorile» (3159) - *Parere delle Commissioni I, IV, V, XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali*.

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è stato altresì assegnato al Comitato per la legislazione.

Saluto le studentesse, gli studenti e i professori dell'Istituto comprensivo "Alberto Marvelli", che arrivano dalla splendida Rimini. Benvenuti alla Camera dei deputati (*Applausi*).

Svolgimento di interpellanze urgenti.

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

(Chiarimenti riguardo alla rimodulazione del Programma nazionale "Metro Plus", con particolare riferimento alla città di Palermo - n. 2-00955)

PRESIDENTE. Passiamo alla prima interpellanza urgente all'ordine del giorno D'Orso ed altri n. 2-00955 (*Vedi l'allegato A*).

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

VALENTINA D'ORSO (M5S). Grazie,

Presidente. Preliminarmente, mi faccia dire che sono lieta che a presiedere sia lei e che a rispondere sia la Sottosegretaria Siracusano, perché così sicuramente l'attenzione, il *focus* che faremo stamattina sulla città metropolitana di Palermo raccoglierà sicuramente una sensibilità particolare da parte vostra.

Quello che chiediamo oggi in quest'Aula è più che altro un'operazione verità e trasparenza, perché, vedete, noi abbiamo una sola certezza in questo momento: la città metropolitana di Palermo era destinataria di importanti risorse grazie al Programma nazionale "Metro Plus e città medie Sud 2021-2027", questa è la programmazione. Spieghiamo subito a chi ci segue che cos'è, però, questo Programma nazionale: è uno degli strumenti più importanti della politica di coesione dell'Unione europea. Quindi, si tratta di fondi europei che vengono destinati per lo sviluppo regionale, soprattutto per quanto riguarda l'Italia del cosiddetto Mezzogiorno.

Allora, succede che, grazie al lavoro attento e certosino, lo posso dire, dei nostri consiglieri comunali del MoVimento 5 Stelle di Palermo - e li voglio ricordare: Concetta Amella, Antonino Randazzo e Giuseppe Miceli, che sono delle vere e proprie sentinelle nel territorio, insieme ai nostri consiglieri di circoscrizione, e possiamo dire anche una spina nel fianco dell'amministrazione Lagalla - siamo riusciti a ricostruire questo quadro, di cui però vi chiediamo, ripeto, ulteriori conferme e integrazioni.

Il quadro è il presente. Il Programma nazionale si articola in priorità e progetti. Ebbene, la priorità n. 1 riguarda l'agenda digitale e l'innovazione urbana e ci risulta che tra i progetti definanziati ci siano vari progetti quali *Smart Environments*, *Smart Parks* e il cosiddetto GUM.

Il GUM, per chi ci segue sempre, sta per *Green & Urban Mobility*, e contiene nella progettazione, per esempio, i servizi di infomobilità. La seconda priorità riguarda la sostenibilità ambientale. Ricostruendo, verifichiamo la revoca del finanziamento di

riqualificazione energetica e funzionale di impianti di pubblica illuminazione di mezza città; oltre 4 milioni che vengono tolti alla città di Palermo per la riqualificazione degli impianti di illuminazione. Questo lo sappiamo, recentemente, proprio a settembre, è addirittura arrivata una dichiarazione di sospensione della procedura di gara.

Lo stato di questo progetto era veramente avanzato, invece per 180 giorni c'è la sospensione della gara, perché il comune deve reperire, evidentemente altrove, le risorse con cui fare fronte alla realizzazione del progetto. Andiamo alla terza priorità: mobilità sostenibile. Vediamo che ad essere definanziato sarebbe l'acquisto di due vetture di tram. Andiamo alla quarta priorità, che riguarda i servizi per l'inclusione: ad essere definanziati, ripeto, secondo la ricostruzione che facciamo, sono l'accoglienza residenziale per i minori e le azioni di supporto alle famiglie in seguito a provvedimenti a tutela emanati dall'autorità giudiziaria. Parliamo del tribunale per i minorenni.

Penso che tutti riusciamo a risalire, a comprendere subito di cosa stiamo parlando: di minori da mettere, potremmo dire così, anche in sicurezza o di famiglie che hanno necessità di supporto alla genitorialità, e vengono tagliate le risorse per questo genere di obiettivo e finalità. Settima priorità: rigenerazione urbana, cultura e turismo, questi gli obiettivi. Ricostruiamo che viene revocata la rigenerazione della piazza di Tommaso Natale e vengono revocati il contratto di fiume e di costa relativi al fiume Oreto e quasi 12 milioni che dovevano essere destinati ad interventi nei comuni dell'area metropolitana.

Interventi a valenza culturale e turistica per comuni che sono piccoli, che sono anche in aree particolarmente difficili da raggiungere e che dovevano essere resi più attrattivi, facendo riqualificazione dei centri storici, di edifici storici; avevamo dei palazzi da riqualificare, parchi urbani da implementare e impianti sportivi da mantenere oppure da realizzare. L'elenco dei comuni coinvolti è molto corposo, parliamo dei

comuni di Alimena, Aliminusa, Castelbuono, Collesano, Gratteri, Montemaggiore Belsito, Petralia Soprana, Petralia Sottana, San Mauro Castelverde, Sciara, Scillato e Valledolmo per l'area madonita; mentre i comuni di Palazzo Adriano, Campofelice di Fitalia, Giuliana e Campofiorito per i comuni dell'area corleonese.

Perché mi preme anche sottolineare la perdita di finanziamenti da parte di questi comuni? Perché, ripeto, sono comuni piccoli, che per anni si sono sforzati di trovare risorse umane e finanziarie per andare ad affrontare anche la mera progettualità di questi interventi di riqualificazione, perché sono comuni che, certe volte, internamente non hanno neanche le risorse umane e i profili professionali per far fronte a questo genere di programmazione e di progettazione. Quindi hanno anche trovato, reperito e messo in campo delle risorse, e si tratta di interventi che avevano già ottenuto la progettazione esecutiva, definitiva ed erano stati anche validati.

Per cui, davvero, è uno schiaffo in faccia a questi piccoli comuni che si sono sforzati di intraprendere e di portare a meta - perché, per quanto era di loro competenza, stavano portando a meta - questi percorsi assolutamente virtuosi, scatenati, in qualche modo, attivati dalla possibilità di mettere a terra questo programma nazionale di fondi europei. Allora il punto qual è? Perché l'operazione verità? Ecco, questa è un'altra cosa che volevo sottolineare: perché ho parlato di ricostruzione, anche difficile? Intanto avete visto con quante carte mi sono presentata, passo da una carta all'altra per dare conto dei vari definanziamenti e delle revoche progettuali.

Fino a ieri sera ho navigato nel sito del comune di Palermo, nel portale dedicato proprio a questo programma nazionale, Metro Plus e Città Medie Sud, e ho verificato che questo portale, in realtà, non fornisce trasparenza ai cittadini, perché fa sparire i progetti revocati e poi, probabilmente, aggiorna con risorse nuove i progetti che sono definanziati e va, in qualche modo, soltanto ad aggiornare la parte finanziaria. Probabilmente,

sarebbe più intellettualmente onesto e più trasparente da parte dell'amministrazione Lagalla fornire, invece, ai cittadini le informazioni su tutto il percorso che sta avvenendo, ossia sulla dotazione finanziaria iniziale per ogni singolo progetto e su quanto, invece, viene rimodulato, quindi l'abbattimento e la decurtazione che viene imposta.

E poi che cosa? Sarebbe stato anche auspicabile vedere quei progetti che prima esistevano e invece, magari, con l'annotazione "revocati", questo sarebbe molto più trasparente piuttosto che vedere un portale dove di mese in mese spariscono le cose. Perché io sto chiedendo l'operazione verità al Governo? Perché, magari, questo può sfuggire a chi ci segue. Vedete, la rimodulazione delle risorse è stata fatta su richiesta formale del Governo italiano, quindi è il Governo Meloni che ha chiesto di rimodulare con le decurtazioni dei finanziamenti, e le revoche che poi sono conseguite, questo programma nazionale, che vedeva ben altre risorse in campo per la città metropolitana di Palermo.

E allora in quest'Aula è doveroso chiedere conto, e da parte del Governo dare conto, delle ragioni per cui c'è stata la richiesta di rimodulazione in questo senso, in senso peggiorativo per la città metropolitana di Palermo, del programma nazionale. Con quali criteri si è scelto di revocare alcuni progetti e mantenerne altri? E, soprattutto, dovete anche dare conto di quali risorse alternative metterete in campo, voi come Governo, per far fronte a quanto state togliendo, avete tolto o avete chiesto di togliere dal programma nazionale, dato che non ci sarà più l'approvvigionamento con le risorse europee.

Quindi noi, nella città metropolitana di Palermo, ci chiediamo quali risorse state stanziando, al Governo, per Palermo, per poter far fronte a questi progetti. Perché noi teniamo a questi progetti, e penso anche voi, per certi punti di vista. Ad esempio, la riqualificazione degli impianti di illuminazione di mezza città di Palermo, che praticamente è al buio, e i cittadini lo sanno bene, perché ci sono anche problemi

di sicurezza. Voi tanto vi riempite la bocca sui problemi di sicurezza, ma dovrete sapere che la prima cosa è una città ben illuminata, che scoraggia, in qualche modo, i malviventi e la microcriminalità in campo sul territorio.

Quindi ve la butto lì, tutto questo noi vogliamo sapere, ve lo dico preventivamente: non accettiamo e non ci arrendiamo all'idea che tutto ciò debba essere scaricato sulle spalle del comune, anzi, dei comuni, tutti quelli che ho elencato prima, sulle spalle della città metropolitana e quant'altro, perché chiaramente hanno già le loro difficoltà nell'andare ad affrontare quella che è la quotidianità delle esigenze dei vari comuni, del territorio.

Quindi, metto le mani avanti su questo e chiedo al Governo dove troverà i soldi, ma, soprattutto, quando li erogherà a questi comuni della città metropolitana di Palermo e alla città di Palermo stessa, affinché si possa riprendere tempestivamente, ad esempio, la gara sulla rigenerazione degli impianti di illuminazione pubblica, così come tutta quella progettualità ivi inclusa, perché da questa parte c'è molta sensibilità sul tema.

Si parla tanto di minori, incluso restituire e reintegrare le risorse che erano previste per l'accoglienza residenziale dei minori in difficoltà e per il supporto alla genitorialità, perché mi pare un'altra scelta scellerata da parte del Governo quella di andare a definanziare proprio quel capitolo lì. Quindi sono assolutamente in attesa della risposta, auspicando di poter dare tutti noi un messaggio positivo ai cittadini di Palermo e provincia.

PRESIDENTE. La Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento, l'onorevole Matilde Siracusano, ha facoltà di rispondere.

MATILDE SIRACUSANO, Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento. La ringrazio, Presidente, e ringrazio anche l'onorevole D'Orso per il quesito posto. Sa che da questa parte ci sono esponenti del Governo, anche della Presidenza, che tengono molto alla capacità di spesa della Sicilia e che

questo Governo ha investito tantissimi sforzi per ottenere l'autorizzazione per quelle riforme necessarie, perché questo avvenga. Quindi, mi sento di affermare questo e di rassicurarla in tal senso. Verrò al dettaglio delle questioni che lei ha posto nel quesito.

Il Programma dedicato alle città metropolitane e città medie del Sud 2021-2027 è finalizzato a contrastare sia le disparità territoriali tra Nord e Sud - incluse quelle connesse alle condizioni di insularità -, sia le disuguaglianze interne alla città, spesso caratterizzate da fenomeni di perifericità e dalla presenza di quartieri ghetto, mono-funzionali o segregati da situazioni di degrado urbano.

Il PN Metro Plus - approvato dalla Commissione europea, con decisione di esecuzione C(2022)9773 del 16 dicembre 2022 - prosegue e rafforza l'azione già avviata con il ciclo di programmazione precedente, in sinergia col PNRR e con gli altri strumenti della politica di coesione, sviluppando l'intervento sulle città attraverso strategie integrate e di lungo periodo, definite nei piani operativi pluriennali delle città, elaborati con il coinvolgimento diretto degli attori locali.

Il PN Metro Plus è affidato - in qualità di Autorità di gestione - al Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri ed è attuato a livello territoriale tramite organismi intermedi, individuati ai sensi dell'articolo 71 del regolamento (UE) 2021/1060. In continuità con il PON Metro 2014-2020, il Programma individua come organismi intermedi i 14 comuni capoluogo delle città metropolitane: Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Cagliari, Catania, Messina e Palermo. Al contempo, rispetto al programma precedente, il PN Metro plus ha ampliato l'azione a 39 città medie del Sud, in qualità di beneficiari.

Gli interventi del Programma riguardano ambiti tematici diversificati ma tra loro integrati, in linea con gli obiettivi di *policy* della politica di coesione: digitalizzazione e innovazione; mobilità sostenibile e sviluppo

ambientale; efficientamento energetico; inclusione sociale, con la realizzazione di servizi e infrastrutture sociali.

Il PN Metro plus dedica, inoltre, una particolare attenzione alla rigenerazione urbana integrata e partecipata con interventi *place-based* che valorizzano le iniziative locali pilota e sperimentali.

La dotazione finanziaria complessiva del Programma ammonta a circa 2,5 miliardi di euro, tra fondi UE e cofinanziamento nazionale. Alla data del 30 giugno 2026, le operazioni selezionate ammontano 2.390.209.656 euro, pari al 95,7 per cento della dotazione complessiva, mentre i pagamenti si attestano sui 516,9 milioni di euro.

Con riferimento alla città di Palermo, occorre evidenziare che, sebbene il relativo Piano operativo originario indicasse una dotazione finanziaria complessiva pari a circa 226 milioni di euro, la dotazione effettivamente assegnata era pari a circa 192 milioni di euro, in quanto la quota di flessibilità - pari a circa 34 milioni di euro - era subordinata agli esiti della *Mid-term review*.

Come previsto dall'atto di delega sottoscritto tra l'Autorità di gestione e gli organismi intermedi, infatti, "ai sensi dell'articolo 86 del regolamento (UE) 2021/1060, l'importo di flessibilità è assegnato al Programma soltanto dopo la decisione della Commissione europea, in seguito al riesame intermedio di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) 2021/1060 e a partire dal 2025".

Quanto all'impiego della somma effettivamente assegnata di circa 192 milioni di euro, il Piano operativo della città di Palermo ne prevedeva l'impiego verso le priorità n. 1, 2, 3, 4, 7, 8 e 9 del Programma, con esclusione delle priorità n. 5 e 6, che sono riservate alle sole città medie del Mezzogiorno.

Quanto al riesame intermedio del Programma nazionale "Metro plus e città medie Sud 2021-2027", previsto dall'articolo 18 del regolamento (UE) 2021/1060, occorre considerare che esso è stato condizionato dalla riforma della politica di coesione, attuata con il

regolamento (UE) 2025/1914.

Come noto, detta riforma, in linea con le indicazioni contenute nelle comunicazioni della Commissione europea del 1° aprile 2025 - "Una politica di coesione più modernizzata - Riesame intermedio" -, ha orientato la revisione di medio termine dei programmi della politica di coesione 2021-2027 verso le priorità strategiche dell'Unione europea, alla luce dei profondi mutamenti economici, sociali e geopolitici degli ultimi anni, con l'obiettivo di rafforzare l'efficacia della politica di coesione, di massimizzare l'impatto e di rendere più tempestivo l'impiego delle risorse disponibili.

La proposta di revisione del Programma è stata esaminata dal Comitato di sorveglianza del Programma nella seduta del 28 novembre 2025, con la partecipazione di tutti gli organismi intermedi, quindi anche la città di Palermo, e senza che emergessero dissensi in proposito.

La riprogrammazione è stata quindi approvata con decisione della Commissione europea C(2025) 9104 *final* del 17 dicembre 2025. A seguito della riprogrammazione, sono state inserite tre nuove priorità di intervento, volte a rafforzare ulteriormente l'efficacia delle politiche urbane sostenute dal programma.

Dal punto di vista finanziario la revisione ha determinato una riprogrammazione di circa 220 milioni di euro alle nuove priorità previste dal regolamento (UE) 2025/1914. Tra le nuove priorità, circa 170 milioni di euro delle risorse riprogrammate sono stati destinati a interventi relativi all'*housing*; una riduzione della dotazione finanziaria del Programma nella misura di circa 504 milioni di euro, determinata dalla fuoriuscita delle risorse del Fondo di rotazione del Programma nazionale, per effetto dell'incremento del tasso di cofinanziamento dell'Unione europea del 10 per cento sulle nuove priorità introdotte dalla *mid-term review* e dall'adeguamento del tasso di cofinanziamento al limite massimo previsto per le priorità 1, 2, 3, 4 e 7, destinate alle regioni meno sviluppate.

La modifica dei tassi di cofinanziamento è stata determinata, tra l'altro, dal progressivo

ridimensionamento delle previsioni di spesa formulate dalle città nel corso dell'attuazione del programma e che si sono tradotte, tra l'altro, in una riduzione dei *target* relativi agli anni 2025 e 2026, che ha consentito di ridurre al minimo il rischio di perdita delle risorse assegnate.

La riduzione finanziaria del Programma derivante dalla revisione di *mid-term* ha inciso, inevitabilmente, sulle risorse originariamente assegnate alle città metropolitane. Tuttavia, l'individuazione degli interventi e delle iniziative cui destinare le risorse rideterminate a seguito della revisione è stata effettuata non già dall'Autorità di gestione del Programma, bensì dagli organismi intermedi ovvero, come detto, dai comuni capoluogo delle città metropolitane.

Infatti, a seguito dell'adozione della sopra indicata decisione della Commissione europea di approvazione dalla riprogrammazione del PN Metro Plus 2021-2027, l'Autorità di gestione ha invitato gli organismi intermedi ad adeguare i propri Piani operativi, nel rispetto delle dotazioni finanziarie assegnate.

Per quanto concerne la città di Palermo, le risorse ad essa destinate e disponibili a valere sulle risorse del Programma risultano all'attualità pari a quasi 163 milioni di euro. In data 22 settembre 2026, la città di Palermo ha presentato all'Autorità di gestione la proposta di adeguamento del proprio Piano operativo, che prevede la realizzazione di ben 35 progetti, individuati dalla medesima città.

Come si legge nelle pagine da 3 a 5 del Piano operativo in questione, esso “intende attivare cinque dimensioni strategiche in coerenza con le Priorità Strategiche del PN Metro e città Medie 2021-2027 [...] La prima dimensione strategica [...] intende perseguire la transizione digitale già avviata sul territorio metropolitano e potenziare i servizi digitali per cittadini e imprese [...]. La seconda dimensione strategica [...] volge al perseguimento della complessa strategia della transizione ecologica [...]. La terza dimensione strategica riguarda la mobilità urbana multimodale e sostenibile [...]. La quarta dimensione strategica riguarda

l'inclusione sociale, che assume una particolare rilevanza per la tenuta dell'intero impianto strategico della Città metropolitana di Palermo. La quinta dimensione strategica, la rigenerazione urbana, è orientata a dotare l'intero territorio della città metropolitana di Palermo di spazi urbani rigenerati per accrescere la qualità della vita, facilitare la socialità e rendere il territorio attrattivo anche per nuovi residenti anche temporanei.”

In coerenza con le sopra descritte dimensioni strategiche, le risorse assegnate alla città di Palermo risultano finanziate alle seguenti priorità: priorità 1, agenda digitale innovazione urbana, per 12.996.760,02 euro; priorità 2, sostenibilità ambientale, per circa 11 milioni di euro; priorità 3, anch'essa per circa 11 milioni di euro e si riferisce alla mobilità urbana multimodale sostenibile; priorità 4, servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale, per circa 56 milioni di euro; priorità 7, rigenerazione urbana, per 48,5 milioni di euro; priorità 8 e 9, per 2.865.000 euro, riferite all'assistenza tecnica; priorità 10, gestione sostenibile delle risorse idriche, per circa 14.800.000 euro; priorità 12, migliorare la qualità e l'accessibilità dell'abitare, per circa 6.400.000 euro.

Con decreto dell'autorità di gestione del 28 settembre 2026 è stata approvata la proposta di adeguamento presentata dalla città di Palermo. Con specifico riguardo alle iniziative assunte a seguito della riprogrammazione, si evidenzia che sono state avviate specifiche interlocuzioni con le città interessate, tra le quali ovviamente la città di Palermo, ed è stata condotta un'istruttoria sui rispettivi piani operativi, finalizzata ad assicurare il completamento degli interventi già avviati prima della revisione di medio termine, caratterizzati da un significativo stato di avanzamento e assistiti da obbligazioni giuridicamente vincolanti, ma non più integralmente coperti dalle risorse del programma. La medesima attività istruttoria è stata, inoltre, finalizzata a garantire la continuità delle misure finanziate dal Fondo sociale europeo, consistenti prevalentemente in servizi di carattere continuativo, quali, a titolo

esemplificativo, i centri antiviolenza e i servizi di assistenza agli anziani, ai giovani e alle persone con disabilità.

All'esito di dette verifiche, è stata condivisa tra il Governo e i sindaci delle città metropolitane la definizione, tramite apposita delibera CIPESS, di uno strumento di programmazione nazionale denominato "Piano nazionale per le politiche urbane 2021-2027", finanziato anche mediante le risorse del Fondo di rotazione, rese disponibili dalla riprogrammazione del PN Metro Plus 2021-2027 in conseguenza della *mid term review* e che prevede la realizzazione di interventi, tra i quali quelli previsti dall'articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 66 del 2026, il cosiddetto "Piano casa", nei territori delle città metropolitane, ivi compresi quelli di Palermo. Il Piano nazionale per le politiche urbane proposto ha un valore di circa 576 milioni di euro, così ripartiti: 504 derivanti dalla riprogrammazione di medio termine del Programma nazionale Metro Plus e città medie del Sud 2021-2027, di cui 399 milioni destinati al Fondo Housing Coesione e 104 milioni di euro destinati alla salvaguardia di progetti già avviati sul programma europeo, con la precisazione che detta ripartizione è stata effettuata sulla base degli esiti delle attività di verifica sopraindicata, effettuata congiuntamente agli organismi intermedi e diretta ad accertare lo stato di avanzamento degli interventi e, in particolare, la presenza di obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte nei confronti di terzi; 71,9 milioni di euro derivanti dall'applicazione del tasso di cofinanziamento UE al 100 per cento nel periodo contabile 2023-2024 sul PON Metro 2014-2020.

In data 3 agosto 2026, la Conferenza Stato-Regioni ha espresso un parere favorevole sulla proposta di delibera CIPESS recante l'approvazione di detto piano. In data 4 agosto 2026 il CIPESS ha adottato la delibera n. 41 del 2026 di approvazione del programma che destina alla città di Palermo circa 77.038.000 euro complessivi, di cui circa 19 milioni per assicurare il completamento degli interventi

avviati nell'ambito della riprogrammazione PN Metro Plus 2021-2027; circa 52 milioni destinati al finanziamento tramite il Fondo Housing Coesione nel territorio comunale e dell'area metropolitana di Palermo; circa 7 milioni derivanti dalla programmazione 2014-2020. Pertanto, in forza della citata delibera CIPESS, sono stati complessivamente assegnati alla città di Palermo circa 25,5 milioni sia per il completamento degli interventi già avviati nell'ambito del programma PN Metro Plus 2021-2027, sia per il finanziamento di ulteriori operazioni dalla stessa selezionate.

Quanto alla tempistica della messa a disposizione delle risorse indicate dalla delibera CIPESS n. 41 del 2026 - ho quasi concluso, Presidente - si evidenzia che essa è condizionata dalla conclusione dell'attività di controllo e di registrazione da parte degli organi competenti e dalla successiva pubblicazione della delibera in *Gazzetta Ufficiale*. Trattasi, come noto, di adempimenti indispensabili, affinché la delibera possa divenire giuridicamente efficace e, all'attualità, sono ancora in corso di svolgimento.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Orso ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la risposta alla sua interpellanza.

VALENTINA D'ORSO (M5S). Grazie, Presidente. Io ringrazio la Sottosegretaria Siracusano, perché oggi aveva un compito arduo: di dare i numeri, se posso dirlo con una battuta. Però, le dico pure cosa ho capito io da questa parte, con specifico riferimento alla città di Palermo: allora, io ho capito che questa lunga prospettiva comunque riguardava il Programma nazionale Metro Plus nel suo complesso, perché dobbiamo dire subito a chi ci sta seguendo che i numeri più roboanti, attenzione, riguardano tutte le città metropolitane di tutta Italia.

Allora, invece, caliamoci nel concreto di Palermo. Intanto, una certezza ce l'ha data: effettivamente, si conferma la riduzione finanziaria del programma in generale, con le

ricadute poi anche sulla città metropolitana di Palermo. Un'altra certezza è che questa rimodulazione veniva presentata a tutti gli organismi intermedi che si occupano della programmazione in sede di città metropolitane il 28 novembre 2025. A quel tavolo, pare ci fosse seduto il sindaco Lagalla. Il sindaco Lagalla quindi in qualche modo ha approvato - stando al principio per cui chi tace acconsente - una decurtazione delle risorse sulla città metropolitana di Palermo. Ancora, dalla sua risposta noi cosa cogliamo? Che anche l'individuazione degli interventi da "seguire" - passatemi il termine - è stata fatta dall'amministrazione cittadina e non a livello più alto.

Ancora un'altra cosa, che poi è il dato più significativo per avere un quadro chiaro. Noi avevamo 226 milioni destinati alla città metropolitana di Palermo, di cui ha dato conto la Sottosegretaria Siracusano; 226 milioni così composti: 192 milioni di quota fissa e 34 milioni di cosiddetta quota flessibilità, che poi, guarda caso, sono quelli destinati, se non ho mal compreso, proprio a quegli interventi degli altri comuni della città metropolitana di Palermo, quelli che si sono affannati per portare ai tavoli che contano delle progettualità significative che potessero riqualificare e valorizzare il proprio territorio. Allora, se non ho fatto male i conti, da 226 milioni che erano, abbiamo un abbattimento - lo date voi come risultato - di 63 milioni: ho fatto la differenza tra quello che era, quindi i 226 milioni che avevate detto, e quanto avete poi declinato; tra l'altro, non quanto è stato declinato dalla Sottosegretaria con riferimento ai singoli interventi, ma con riferimento agli ambiti di intervento, alle cosiddette priorità. Quindi, 63 milioni di euro ce li siamo mangiati: non torneranno più alla città di Palermo. Quello che ho colto io, alla fine, come dato significativo, è questo.

Inoltre colgo anche che, con riferimento specifico agli interventi - e non tutti, mi è parso di capire -, si aspetta questa benedetta delibera CIPESS, che, sì, sembrerebbe essere stata adottata ad agosto, ma ancora oggi - l'ha detto

lei alla fine dell'intervento, Sottosegretaria - non ha visto la luce. Quindi, ancora oggi è una variabile impazzita rispetto a tutta la procedura farraginosa che va poi a validare, potremmo dire così, la delibera CIPESS fino alla sua pubblicazione, perché c'è anche un passaggio in Corte dei conti da dover svolgere, se non ricordo male. Quindi, tutto quello che sarà approntato con la delibera CIPESS, ahimè, è ancora da vedere e non si può assolutamente dare per scontato, per cui allo stato attuale non abbiamo certezze rispetto a dove si troveranno le risorse per far fronte agli interventi che sono stati o del tutto cancellati dalla programmazione o defianziati in modo significativo.

Io le do una notizia. Lo sa, ad esempio, chi probabilmente si farà carico di andare incontro a quei comuni, a quei piccoli comuni che ho citato prima, che hanno già fatto dei sacrifici per la progettazione esecutiva definitiva e validata? Probabilmente la città metropolitana, che sembrerebbe avere *in pectore* di destinare 5 milioni e mezzo a quei progetti che già erano allo *start*, in partenza, per non andare a vanificare tutto il lavoro già fatto e le risorse già spese da quei comuni. Però, sa a cosa togliamo risorse, se impegniamo 5 milioni e mezzo per quella progettualità che doveva essere in realtà affrontata con i fondi europei, con i soldi della provincia? Andiamo a togliere i soldi a scuole, ai licei in particolare, e alle strade provinciali, alle nostre strade provinciali che penso sia il Presidente Mule' sia la Sottosegretaria Siracusano conoscano bene. Noi andiamo a dire ai comuni del corleonese che le strade provinciali dell'area corleonese possono aspettare con riferimento alla manutenzione, ad esempio. Stiamo facendo questo: stiamo andando a togliere ancora risorse per strade provinciali e per scuole, perché qua si gioca praticamente a perdere, cioè ci si rubano, diciamo così, i soldi a vicenda tra le esigenze. Però, sono tutte esigenze significative e prioritarie.

Allora, voglio concludere portando in quest'Aula la voce dei cittadini palermitani, perché oggi hanno avuto conferma di quello

che, purtroppo, sentono e vedono, cioè che sono abbandonati, perché la città è abbandonata, è trascurata ed è un problema diffuso, che riguarda tutti i quartieri, non ci sono più neanche quartieri di serie A e di serie B. Se noi circoliamo in tutti i quartieri, veniamo davvero presi da un senso di frustrazione infinito, perché abbiamo un degrado diffuso capillarmente, in modo, potremmo dire così, democratico, perché ci sono aree invase dalle erbacce, quindi non c'è un'attività di diserbo. Non c'è un'attività di raccolta rifiuti che sia efficace. Non c'è la sicurezza, perché, per esempio, lo stiamo dicendo, non c'è l'illuminazione pubblica. E allora il problema è questo: si lotta contro i mulini a vento. A Palermo si lotta contro i mulini a vento e anche questa congiuntura astrale, potremmo dire un allineamento di pianeti, che vede il centrodestra al Governo nazionale, al governo regionale e al governo cittadino, che frutti sta dando? Non ne sta dando, perché i cittadini palermitani sono sfiniti.

Lo sa cosa si dice da noi? Che vivere a Palermo assegnerà quasi un punteggio aggiuntivo nel percorso di santità, perché il cittadino palermitano fa più fatica di altri a fare tutto, a svolgere le attività normali e quotidiane, a prendere un autobus. Infatti, vedete, nei servizi di infomobilità, magari quelli che sono stati revocati, lo sapete cosa c'era? Una banalità che vediamo in tutte le città, non solo quelle europee, in tutte le città ormai: banalmente, i pannelli che ti dicono quando arriverà il tuo benedetto autobus. Tu, a Palermo, puoi stare per tempi infiniti nell'attesa di autobus, senza poi sapere che fine abbia fatto il tuo autobus. Ed è una banalità, però quei servizi di infomobilità, questo richiama e questo non è agevolare i cittadini, dare una qualità della vita migliore al cittadino? Il cittadino palermitano fa più fatica pure a farsi una passeggiata per quello che vi ho detto: marciapiedi dissestati, erbacce che praticamente sono alte quanto me sicuramente, perché, insomma, sono quello che sono, quindi in certe zone i cespugli e gli arbusti sono alti quanto la sottoscritta. E vi faccio sorridere,

sorridiamo, ma ci sarebbe da piangere, perché, ripeto, girando ogni angolo, Palermo si trova in queste condizioni.

Quindi, hai voglia di parlare di vicinanza, di attenzione, di avere cura: non c'è questo, i palermitani non lo percepiscono. Ed è evidente, perché non lo percepiscano, in quanto vengono tagliate le risorse su Palermo. Quindi viene tagliata la possibilità di dare dei servizi in più ai cittadini palermitani, a cui invece si dice: pagate più tasse. Recentemente, c'è stato l'incremento della Tari, per avere che tipo di servizio? Un servizio scadente.

E allora - a parte, diciamo, il punteggio in più, per chi ci crede, che magari si avrà in percorsi e in sedi diverse, come diciamo sorridendo noi -, noi vogliamo invece attenzione e cura per la città di Palermo. E noi sapremo darle, nel 2027, sapremo dare maggiore attenzione e maggiore cura, lo abbiamo già dimostrato. Faccio due esempi per tutti. La riqualificazione del lungomare di Barcarello è stata fatta con soldi dati dal Governo Conte, così come la finalizzazione e la messa a terra della riqualificazione del Molo Trapezoidale, anche quella proviene da un intervento, un contributo e una fattiva collaborazione istituzionale del Governo Conte. Noi due esempi già li abbiamo in città e siamo quindi sicuri di poter affrontare l'amministrazione cittadina con grandissima attenzione, dando finalmente non solo speranza, ma anche normalità a questa città martoriata (*Applausi della deputata Auriemma*).

PRESIDENTE. Prima di andare avanti, salutiamo la delegazione del Rome City Institute, che è presente nella tribuna della Camera. Benvenuti, *welcome*, come direste voi nella vostra università, scuola, nella Camera dei Deputati (*Applausi*).

(Intendimenti in merito ai lavori concernenti la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna - n. 2-00950)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza

urgente Bignami e Amich n. 2-00950 (*Vedi l'allegato A*).

L'onorevole Amich ha facoltà di illustrare l'interpellanza di cui è cofirmatario.

ENZO AMICH (FDI). Grazie, Presidente. Ringrazio il Sottosegretario Siracusano per la sua presenza. L'interpellanza urgente che mi accingo a illustrare è rivolta nello specifico al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e vede come primo firmatario il collega presidente Galeazzo Bignami, insieme al quale ho sottoscritto questa iniziativa.

La SS64 "Porrettana" rappresenta una delle principali infrastrutture viarie di collegamento dell'Appennino bolognese, rivestendo un ruolo essenziale per la mobilità dei cittadini, per le attività economiche, per l'accessibilità ai territori montani. Lungo il tracciato della SS64, negli ultimi anni, sono stati programmati, avviati e realizzati numerosi interventi di manutenzione, consolidamento, adeguamento e messa in sicurezza. Interventi che vanno, appunto, a testimoniare la sua importanza, un impegno significativo e un'attenzione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e di ANAS, volti a migliorare progressivamente le condizioni di percorribilità dell'arteria, anche in considerazione della particolare conformazione geomorfologica del territorio e delle criticità determinate dagli eventi meteorologici che hanno interessato l'Emilia-Romagna negli ultimi anni.

Nel corso dell'esecuzione delle opere, risultano essere stati realizzati anche interventi e lavorazioni ulteriori rispetto a quelli previsti nella programmazione e nei quadri progettuali originari, resisi necessari a seguito agli approfondimenti tecnici e delle condizioni concretamente riscontrate in fase di esecuzione. L'integrazione tra gli interventi originariamente programmati e le ulteriori opere di messa in sicurezza, rappresenta un elemento positivo e testimonia la costante attenzione delle esigenze del territorio e la sicurezza della rete stradale.

Riteniamo, tuttavia, importante disporre di un quadro complessivo aggiornato degli

interventi effettuati, delle ulteriori opere individuate in corso di opera e delle risorse economiche complessivamente destinate alla SS64. Inoltre, con riferimento al collegamento Bretella Reno-Setta-SS64, risultano essere stati avviati saggi e approfondimenti tecnici propedeutici alle successive valutazioni progettuali, rispetto ai quali sarebbe utile acquisire un aggiornamento circa lo stato di avanzamento e gli eventuali esiti.

Alla luce di queste considerazioni, chiediamo, appunto, in primo luogo di fornire un quadro aggiornato degli interventi di manutenzione, messa in sicurezza, consolidamento e adeguamento realizzati, attualmente in corso o programmati lungo la SS64 nel territorio della provincia di Bologna, specificando quali fossero ricompresi nella programmazione originaria e quali siano stati successivamente individuati o integrati a seguito di ulteriori verifiche tecniche o di esigenze emerse durante l'esecuzione delle opere; in secondo luogo, di acquisire il quadro economico complessivo degli interventi, con l'indicazione delle risorse originariamente previste, delle eventuali successive integrazioni e dello stato di avanzamento della relativa spesa, comprensivo degli importi impegnati, liquidati e ancora da utilizzare - e, infine, di conoscere lo stato delle attività relative al collegamento Reno-Setta e, in particolare, se i saggi e le indagini tecniche previste siano stati completati, quali siano gli esiti e quali le successive fasi progettuali.

PRESIDENTE. La Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento, Matilde Siracusano, ha facoltà di rispondere.

MATILDE SIRACUSANO, *Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento*. La ringrazio, onorevole Amich, per il quesito posto e ringrazio anche il collega, presidente Bignami. La ringrazio anche per la relazione particolarmente dettagliata, per l'illustrazione, e auspico di darle delle risposte altrettanto dettagliate.

La Strada Statale 64 “Porrettana” è un collegamento fondamentale tra Bologna, la Valle del Reno e la Toscana, strategico per la mobilità dei cittadini e per le attività economiche e turistiche dell’Appennino. Per questo, l’impegno del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è rivolto alla manutenzione e alla messa in sicurezza della strada, oltre che alla realizzazione degli interventi necessari a migliorarne la funzionalità e il collegamento con la rete autostradale, rafforzando così l’accessibilità e lo sviluppo del territorio.

Per quanto riguarda la manutenzione programmata, lungo la SS64 sono previsti interventi per 30,59 milioni di euro, di cui 3,12 milioni di euro destinati alle barriere di sicurezza, 5,34 milioni di euro per le pavimentazioni stradali, 10,61 milioni di euro per il risanamento delle opere d’arte e 6,95 milioni di euro agli impianti. La restante quota, pari a 4,57 milioni di euro, è destinata alle opere complementari, che ricomprendono anche gli interventi già finanziati con fondi ministeriali a seguito delle degli eventi alluvionali del maggio 2023. All’interno di questo programma, sono attualmente in corso cinque interventi, per un valore complessivo di 5,82 milioni di euro, di cui tre relativi alle opere complementari, per 3,57 milioni, e due riguardanti le opere d’arte, per 2,25 milioni. La conclusione di questi lavori è prevista entro la fine del 2026, salvo imprevisti.

Sono stati avviati, inoltre, ulteriori due interventi, per un investimento complessivo di 3,40 milioni di euro, già programmati e affidati nell’ambito della prima fase di ripristino funzionale avviata dopo l’alluvione del maggio 2023 e ricompresi nelle ordinanze commissariali n. 48 del 2025 e n. 59 del 2026. Questi interventi concorrono anche al conseguimento degli obiettivi del PNRR dedicati alla gestione del rischio di alluvione e alla riduzione del rischio idrogeologico nei territori colpiti dagli eventi del 2023. Nel prossimo triennio, ANAS ha infatti pianificato l’avvio di ulteriori interventi per 17,43 milioni

di euro, attualmente in fase di progettazione, relativo a opere per il rafforzamento delle barriere e delle protezioni, interventi di risanamento delle opere d’arte e lavori sugli impianti.

Per quanto attiene agli interventi di competenza della struttura di ricostruzione post alluvione, lungo la strada statale n. 64 “Porrettana” è attualmente in fase di esecuzione un intervento di ripristino e riqualificazione del corpo stradale danneggiato dagli eventi alluvionali del maggio 2023, nel territorio della città metropolitana di Bologna, per un investimento complessivo pari a 6,34 milioni di euro. L’intervento è ricompreso nel Piano degli interventi - Convenzione alluvione Emilia-Romagna 2023 e trova copertura finanziaria nelle risorse assegnate e rese disponibili sull’apposita contabilità speciale intestata al commissario straordinario. Il cantiere interessa diversi tratti della strada statale n. 64, tra chilometri 59+400 e 70+800, nonché un tratto della strada statale n. 64 VAR/A “di Gaggio Montano”, nei territori comunali di Marzabotto, Vergato e Gaggio Montano. I lavori riguardano il ripristino e la manutenzione degli elementi marginali dell’infrastruttura danneggiati dagli eventi alluvionali e comprendono, tra le altre opere, il consolidamento delle strutture di regimazione idraulica, la realizzazione di opere di sostegno, il rifacimento dei cordoli e l’installazione di nuovi dispositivi di ritenuta stradale. L’avanzamento dei lavori è attualmente pari a circa il 75 per cento e l’ultimazione è prevista, salvo imprevisti, entro aprile 2027. Tali interventi sono finalizzati non solo al ripristino della viabilità, ma anche al rafforzamento della resilienza dell’infrastruttura rispetto al rischio idrogeologico, contribuendo a migliorare la sicurezza e la tutela delle comunità locali.

Accanto alla manutenzione e alla ricostruzione, prosegue l’attività relativa alle nuove opere, a partire dal nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno, per il quale l’investimento complessivo relativo agli stralci Nord e Sud ammonta a circa 264 milioni di euro.

Per quanto riguarda lo Stralcio Nord, i lavori, del valore di circa 188 milioni di euro, sono in fase di ultimazione. L'intervento si sviluppa per circa 2,1 chilometri, di cui 1,2 chilometro in galleria artificiale, e prevede una nuova viabilità con due corsie per senso di marcia, due svincoli a livelli sfalsati e una serie di opere complementari necessarie a garantire la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura. L'ultimazione è prevista, salvo imprevisti, entro la fine del 2026, con la conseguente apertura al traffico della nuova viabilità.

È inoltre in piena fase esecutiva lo Stralcio Sud, che completa la variante alla strada statale n. 64 in continuità con lo Stralcio Nord. L'opera, del valore di 76,3 milioni di euro, si sviluppa per circa 1,9 chilometri e comprende il completamento dello svincolo di Faianello, un viadotto sulla rotatoria realizzata nell'ambito dello Stralcio Nord, un cavalcaferrovia sulla linea Bologna-Pistoia e un sottopasso in cemento armato. I lavori sono stati consegnati il 20 gennaio 2026 e presentano attualmente un avanzamento pari a circa il 22 per cento.

Il completamento degli interventi nell'area di Casalecchio di Reno consentirà di migliorare la funzionalità del sistema viario locale, favorendo una più efficace gestione dei flussi di traffico e la riqualificazione di un nodo strategico per la mobilità dell'area.

Un ulteriore elemento strategico è rappresentato dal progetto di collegamento tra la strada statale n. 64, l'autostrada A1 e la bretella Reno-Setta, inserito nel vigente contratto di programma 2021-2025 tra MIT e ANAS nella sezione dedicata agli studi e alle progettazioni.

Nel corso del 2025, ANAS ha completato il Quadro esigenziale, trasmesso al Ministero e alla regione Emilia-Romagna il 30 giugno dello stesso anno. Successivamente, il 5 febbraio 2026, il Ministero ha comunicato il nullaosta alla prosecuzione delle attività progettuali, consentendo l'avvio della redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali. Le alternative progettuali in esame prevedono una sezione stradale di categoria

“C”, con una corsia per senso di marcia. Le soluzioni si differenziano per la localizzazione dell'interconnessione con la strada statale n. 64, a Nord o a Sud dell'abitato di Vergato, e per il collegamento alla rete autostradale, attraverso il casello esistente di Rioveggio, il nuovo casello in corso di realizzazione a Nord dello stesso o un eventuale nuovo svincolo a Sud.

Per approfondire la fattibilità delle diverse ipotesi, nell'aprile 2026 sono stati effettuati sopralluoghi e rilievi geologici, seguiti da una campagna di indagini geognostiche, geotecniche e geofisiche, conclusasi nell'agosto 2026. Gli approfondimenti hanno consentito di definire il quadro geologico, geomorfologico, idrogeologico e sismico dell'area, evidenziando, tra gli aspetti da valutare, la variabilità dei terreni e la presenza di corpi di frana quiescenti o inattivi. Per verificare l'eventuale evoluzione dei dissesti, è stato inoltre avviato un monitoraggio dei versanti e del livello di falda della durata di un anno, con rilevazioni mensili. Alla luce degli elementi acquisiti, ANAS sta completando il DocFap, che consentirà di confrontare le diverse soluzioni sulla base delle rispettive caratteristiche tecniche delle criticità riscontrate, al fine di individuare l'ipotesi maggiormente rispondente alle esigenze dell'intervento.

In conclusione, gli interventi sulla strada statale n. 64 Porrettana confermano l'impegno del MIT nel potenziamento della sicurezza, della resilienza e dell'efficienza dell'infrastruttura, attraverso attività di manutenzione, ripristino dei danni alluvionali, realizzazione di nuove opere e sviluppo dei collegamenti con la rete autostradale. L'obiettivo è migliorare l'accessibilità e la qualità della mobilità per cittadini e imprese, sostenendo la sicurezza del territorio e lo sviluppo dell'Appennino bolognese.

PRESIDENTE. L'onorevole Amich ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta all'interpellanza.

ENZO AMICH (FDI). Grazie, Sottosegretario, per la risposta. Colgo anche l'occasione per ringraziare l'attenzione riservata a questa importante infrastruttura da parte del Governo e di ANAS ed ovviamente mi vede estremamente soddisfatto di questa esauriente risposta. Desidero ribadire che lo spirito di questa interpellanza, presentata a prima firma del presidente Galeazzo Bignami, nasce per dare dei numeri di risposta ai nostri amministratori locali e ai cittadini, che vivono quotidianamente quel tratto di strada fondamentale e importante, ma è anche quello di mantenere alta l'attenzione su un collegamento strategico per l'Appennino bolognese per le comunità che quotidianamente lo utilizzano.

La strada statale n. 64 Porrettana - e l'abbiamo sentito perfettamente dalle sue parole, Sottosegretario - non rappresenta soltanto un'infrastruttura viaria, ma un collegamento fondamentale per cittadini, lavoratori, imprese e attività economiche di un territorio che presenta caratteristiche e difficoltà particolari. Siamo consapevoli della complessità degli interventi necessari, soprattutto in un contesto territoriale segnato anche dagli eventi meteorologici degli ultimi anni. Proprio per questo, riteniamo importante che vi siano continuità negli interventi, chiarezza sulle risorse disponibili e aggiornamenti puntuali sullo stato di avanzamento delle opere. Un'attenzione particolare merita anche il collegamento - appunto, come abbiamo sentito - Reno-Setta, rispetto al quale auspichiamo che gli approfondimenti tecnici possano consentire di definire con chiarezza i successivi passaggi progettuali.

Il nostro obiettivo è semplice: garantire ai cittadini infrastrutture sempre più sicure, efficienti e adeguate alle esigenze del territorio. Con questo spirito, continueremo a seguire l'evoluzione degli interventi, mantenendo un confronto costruttivo - come è stato fatto oggi in quest'Aula - col Ministero, ANAS e le istituzioni territoriali.

Rinnovo, quindi, il ringraziamento al Sottosegretario per la disponibilità, la risposta e per l'attenzione dedicata. Grazie, davvero.

(Intendimenti ed iniziative di competenza in merito alla cancellazione da parte di Trenitalia dell'offerta "Carnet Smart" - n. 2-00957)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Casu ed altri n. 2-00957 (*Vedi l'allegato A*).

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

ANDREA CASU (PD-IDP). Grazie, Presidente. Questa interpellanza, sottoscritta da 40 parlamentari del Partito Democratico, serve a chiedere al Governo una risposta, una risposta attesa da centinaia e migliaia di pendolari che ci hanno scritto e che si stanno mobilitando su tutto il territorio nazionale, su cui il Governo deve esprimere parole chiare e dare certezze, oltre agli annunci che si sono rincorsi nella giornata di ieri.

Ripetiamo quello che è successo: con la sospensione del *Carnet Smart* si è tolta una possibilità fondamentale per tutti coloro i quali devono utilizzare l'alta velocità per poter lavorare con esperienze di lavoro agile, di *smart working*, in quelle che sono le oltre 30 tratte coperte che collegano gli *hub* nazionali - Roma, Milano, Napoli, Torino, Bologna e non solo - e che avevano la possibilità - che l'annuncio di Trenitalia di sospendere dal 1° novembre avrebbe negato - di poter fare 10 biglietti a un prezzo particolarmente conveniente.

Per spiegare che cosa significa, io userò le parole di alcune persone che ci hanno scritto: penso a Jacopo, che ha scritto alla nostra segreteria, spiegando la sua esperienza di pendolare sulla Torino-Milano, e spiegandoci che, già nel febbraio 2024, il *carnet* da 10 viaggi sulla Torino-Milano era passato da 99 a 139 euro, con un aumento del 40 per cento, e che l'effetto cumulato di questi interventi

è un peso concreto sui bilanci familiari. Per esempio, nel suo caso il maggior costo annuo del trasporto equivale ormai a una delle 14 mensilità di stipendio, un'intera mensilità destinata a coprire l'aumento del costo del treno senza alcun miglioramento del servizio, che resta segnato da ritardi frequenti e da una disponibilità di posti spesso insufficiente.

Quindi, Jacopo ci chiede, ma non solo lui. Ci ha scritto Chiara, ci ha scritto Stefano e ringrazio Romeo, Domenico, Sergio e Ilaria - di intervenire per fermare questa scelta incomprensibile. Noi lo abbiamo fatto con questa interpellanza, chiedendo un'informativa urgente al Governo e ponendo una questione che per troppo tempo il Governo ha fatto finta di non vedere.

Vi leggo anche di Luigi, che ci spiega un'altra esperienza. Lui è pendolare sulla tratta Roma-Napoli, ci scrive per ringraziarmi per l'intervento in Aula di alcuni giorni fa e ci spiega che lui, per raggiungere l'ufficio a Roma, si serve dell'alta velocità. Aveva sottoscritto un accordo aziendale che prevedeva otto giorni di *smart working* al mese: significa che fino ad oggi ha acquistato due *carnet* al mese per un costo mensile di 278 euro e che ha stimato, alla luce della nuova offerta commerciale pubblicata dalla concessionaria Trenitalia il 16 ottobre scorso, vale a dire 14 giorni prima dell'entrata in vigore, un costo maggiore di circa 60-70 euro al mese, circa 800 euro l'anno.

Queste storie rappresentano la vita vera delle persone che si muovono nel nostro Paese e che si scontrano ogni giorno con difficoltà e ritardi. Sono voluto partire da qui, perché a volte le statistiche che leggiamo e gli studi non danno la vera dimensione della sofferenza e del disagio delle donne e degli uomini costretti sistematicamente a muoversi con ore di ritardo. I segnali che vengono dati a queste persone sono devastanti, perché questa politica dei *carnet*, questa abolizione dei *carnet* che noi abbiamo chiesto di ripristinare in maniera permanente... abbiamo visto ieri un annuncio sul sito del Ministero "*Carnet Smart*, stop alle modifiche", con Salvini che convoca AD e

associazioni: ecco, quello che io mi auguro di sentire, nella risposta della Sottosegretaria, è una scelta definitiva su questo tema, non l'ennesimo valzer di riunioni, convocazioni e condivisioni che poi, però, non danno garanzie a chi invece si ritrova in estrema difficoltà per le scelte che, come avete visto, sono state decise sulla pelle di queste donne e di questi uomini 14 giorni prima, senza preavviso. Lo dico, perché non è l'unica questione.

Abbiamo affrontato il tema dei rincari che c'erano stati nei mesi scorsi e c'è il tema che riguarda anche i cambiamenti che ci sono stati nei *carnet* dei treni regionali, perché da quest'anno i *carnet* di dieci biglietti regionali non consentono più di utilizzare dieci viaggi nell'arco di 90 giorni, ma solo nell'arco di 30 giorni.

Abbiamo visto che ci sono dei problemi di bilancio. Abbiamo letto del semestre in rosso e dei 100 milioni di euro in rosso nei bilanci del gruppo, ma da questo punto di vista il tema che noi poniamo è molto chiaro: non si può e non si deve assolutamente, in un momento così difficile, fare cassa sulle condizioni di viaggio dei pendolari. Questo non ve lo potete permettere: sarebbe l'ennesimo schiaffo nei confronti delle donne e degli uomini che, per colpa del fallimento totale del Governo di Meloni e Salvini, sono costretti a viaggiare sulla rete ferroviaria sistematicamente con ritardo.

Noi vi chiediamo, quindi, non solo di sospendere questa scelta, ma di cominciare ad aprire gli occhi su quello che succede sulla rete ferroviaria. I dati sono quelli che ci avete confermato voi: nell'ultima interrogazione che abbiamo portato in Commissione, noi vi abbiamo chiesto di quantificare il numero complessivo di ritardi sulla rete ferroviaria e, nei primi sette mesi di quest'anno, il Ministero ci ha risposto dicendo che sono stati collezionati 16 anni e nove mesi di ritardo.

L'altra domanda che vi avevamo fatto, a cui però non avete risposto, è quanto costano questi ritardi, non solo in termini di disagi e di servizi - questo è più difficile da quantificare -, ma proprio in termini di rimborsi. Nel

senso che, se c'è bisogno di capire come riuscire a intervenire per migliorare i conti, cerchiamo di diminuire i ritardi, perché voi stessi nella risposta alla nostra interrogazione ci dite, per esempio, che nell'alta velocità il 23 per cento dei ritardi dipendono da fattori esterni. Questo, però, significa che il 77 per cento dei ritardi - voi stessi lo ammettete - dipende da altri fattori: dall'infrastruttura ferroviaria, dal materiale rotabile e da scelte direttamente di competenza di chi amministra i servizi ferroviari. Quindi, da questo punto di vista, la richiesta è di aprire gli occhi su quello che è il vero problema che pagano i pendolari, ma ai quali non possiamo chiedere di pagare un prezzo ancora più alto attraverso gli aumenti delle tariffe che vengono travestiti da sconti.

L'altro aspetto irresponsabile di questa scelta, di cui dovrete rispondere, è infatti che la strategia di comunicazione, inizialmente, fino alla giornata di ieri - quando vi siete resi conto che esiste un limite nei confronti delle forzature che si possono adottare nei confronti della verità -, era che questi pendolari avrebbero anche risparmiato facendo un abbonamento mensile. Ma voi veramente volete arrivare così a prendere in giro le italiane, gli italiani, i lavoratori e le persone che si mettono in viaggio ogni giorno? Volete spiegare voi - a loro! - che cos'è un risparmio? Chi si fa i conti in tasca per riuscire a lavorare e a fare la spesa, secondo voi, ha bisogno dei comunicati stampa in cui gli viene spiegato che cos'è un risparmio e che cosa non è un risparmio? O se ne rende conto da solo, se deve rinunciare a una mensilità all'anno per riuscire ad arrivare al posto di lavoro? Ve lo diciamo, perché è un dato allarmante.

Vi ho detto: siamo partiti dalle storie, non dalle statistiche, ma le statistiche sono ancora più preoccupanti. Nelle scorse settimane, è stato presentato, da *Transport & Environment*, uno studio dell'università della Tuscia che ci dice che la povertà dei trasporti, ossia la difficoltà nell'avere con il proprio reddito familiare le risorse sufficienti per sostenere le spese di trasporto e di energia, colpisce ormai un italiano su cinque: 4,9 milioni di famiglie, oltre il

18 per cento delle famiglie italiane, sono in condizioni di povertà dei trasporti. Questa condizione è un'ingiustizia intollerabile, perché è un'ingiustizia che colpisce, ancora di più, chi vive fuori dalle città metropolitane. Quindi, tutte le persone che ci stanno scrivendo, che magari sono colpite da scelte sbagliate nei confronti dell'alta velocità, rappresentano la punta dell'*iceberg* di coloro i quali vivono una condizione di povertà, magari perché vivono fuori dalle città metropolitane e sono comunque costretti a un utilizzo forzato del mezzo privato. E questo utilizzo forzato del mezzo privato che voi state adottando, andando a ostacolare invece di incentivare - perché voi non solo non dovrete fare i rincari, ma dovrete abbassare le tariffe per chi fa una scelta virtuosa e coraggiosa e utilizza il treno per raggiungere il posto di lavoro -, rende queste persone ancora più fragili e più esposte a quelli che sono gli *shock* del prezzo dell'energia, del gas e del carburante, a quegli aumenti dei prezzi che possono dipendere anche da crisi internazionali.

Quindi, anche quello che state vedendo in queste ore, con l'Italia spezzata in due, non vi sta insegnando nulla sul fatto che state completamente sbagliando direzione politica? No! Il tema vero è che, senza la mobilitazione dei pendolari, senza la mobilitazione delle forze di opposizione... Io voglio ringraziare non solo il mio partito, ma tutti i partiti di opposizione: Alleanza Verdi e Sinistra, MoVimento 5 Stelle, Italia Viva e +Europa e le forze politiche e sociali che hanno subito alzato la voce nei confronti di questa intollerabile ingiustizia che stavate portando avanti, poiché nella giornata di ieri, finalmente, c'è stato un barlume di ravvedimento da parte del Ministro Salvini, che di tutto si occupa tranne che di trasporti in questo Paese. Ma non può bastare.

Noi, con questa interpellanza, chiediamo che oggi, in quest'Aula, venga assunto un impegno chiaro. Abbiamo letto "sospensione": noi vogliamo una revoca definitiva di questa assurda abolizione del *carnet*. Vogliamo che sul sito non appaia solo - come fino a pochi minuti fa era, e spero che sia stato aggiornato

dal momento in cui è cominciato questo mio intervento - l'annuncio, l'ennesimo annuncio, dell'incontro di Salvini o del cambiamento di Salvini su questo tema, ma la notizia, per tutte le lavoratrici e i lavoratori pendolari, che dal 1° novembre possono tornare ad acquistare *carnet* e non si devono più porre il tema dell'abolizione di questa opportunità che era per loro indispensabile. Quindi, mi auguro veramente che nelle parole della Sottosegretaria ci siano elementi di certezza da questo punto di vista, non solo per noi, ma per tutte le persone che ci stanno seguendo e che si aspettano di avere parole chiare.

Poi ci aspettiamo, conseguentemente, un impegno più ampio, proprio per capire quali sono le condizioni di questi pendolari. Sono stati a lungo invisibili per voi! Ora vi siete resi conto che esistono, perché, attraverso una petizione *online* e una serie di azioni politiche, hanno insieme alzato la voce e adesso voi li state ascoltando. Forse può essere l'occasione per aprire gli occhi sui ritardi, sul costo di questi ritardi - dirci, finalmente, quanto costano al Paese i ritardi che fate finta di non vedere -, sui disagi, sui disservizi, sugli altri rincari e sulle altre scelte incomprensibili, come quella della riduzione dei giorni per poter disporre dell'utilizzo dei *carnet* e sulla possibilità di orientare altrove, non nelle tasche delle donne e degli uomini che si scontrano ogni giorno con la povertà dei trasporti, la ricerca di reperire quelle nuove risorse che servono per fronteggiare le esposizioni di bilancio.

Quindi, noi continueremo incessantemente a portare in Parlamento questa voce e ci auguriamo che, dalla giornata di oggi, possano emergere quelle parole di certezza che ancora non si sono sentite, ma che sono indispensabili, anche perché - vi ricordo - siamo al 23 ottobre e la scelta intollerabile che avevate avallato e difeso fino al pomeriggio di ieri parte dal 1° di novembre. Le persone che hanno firmato contratti, contando su quella scelta e che non si potrebbero più permettere di fare il lavoro nella città in cui sono, non potrebbero sostenere un rincaro che voi avete travestito da sconto,

prendendoli in giro. Quindi noi chiediamo che emergano queste parole certezza.

Vi lascio con un dato. Questa settimana c'è stato anche un bell'incontro organizzato da Legambiente sulle politiche, gli interventi e l'appello alle azioni che servono per decarbonizzare il sistema di trasporti, per favorire e per rendere i trasporti più efficienti e più sicuri. Io vi dico: in Italia, quasi tre italiani su dieci non riescono a lavorare, non perché non trovino un lavoro, ma perché non trovano un mezzo di trasporto che gli possa consentire in maniera sostenibile di raggiungere il posto di lavoro che hanno trovato. Ecco, invece di continuare a prendere a schiaffi questi italiani, cerchiamo di dargli risposte, a cominciare dal ripristinare in maniera permanente il *Carnet Smart*.

PRESIDENTE. Prima di ascoltare la risposta, saluto le studentesse, gli studenti e i docenti dell'Istituto di istruzione superiore "Luigi Lagrangia" di Vercelli, che assistono ai nostri lavori dalle tribune. Benvenuti (*Applausi*).

La Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento, l'onorevole Matilde Siracusano, ha facoltà di rispondere.

MATILDE SIRACUSANO, *Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento*. Presidente, sono un po' colpita dai toni dell'onorevole Casu, che stimo molto per la sua attività parlamentare, perché presenta sempre le istanze dei cittadini anche in maniera molto appassionata. Però, mi è sembrato, dal suo tono, che il Governo stabilisse i prezzi dei biglietti di Trenitalia, perché mi è parso di comprendere questo. Ovviamente, i prezzi dei biglietti non li fa il Governo.

Il Governo condivide le sue preoccupazioni ed è consapevole delle problematiche enormi derivanti da un contesto internazionale complicatissimo. In riferimento ai prezzi, se oggi c'è un *price cap* per le società energetiche è proprio perché il Governo ha esercitato una *moral suasion* rispetto a esse. È per dirle

che le sue preoccupazioni sono assolutamente condivise.

Nello specifico, occorre preliminarmente ricordare che i servizi di alta velocità operano in regime di mercato. Le tariffe dei servizi Freccia di Trenitalia sono esercitate in regime di libero mercato, rientrano pertanto nelle autonome scelte dell'impresa e non sono soggette alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Questo è un elemento da tener presente nel dibattito sul costo dei trasporti, al fine di distinguere le responsabilità e le competenze dei diversi soggetti coinvolti, fermo restando, naturalmente, l'interesse pubblico a promuovere condizioni di accessibilità e sostenibilità economica del servizio ferroviario per i cittadini.

In tale contesto, con riguardo alla questione sollevata dall'onorevole Casu, si rappresenta che il Ministero dei Trasporti ha richiesto a Trenitalia di sospendere ogni iniziativa relativa alle novità tariffarie e commerciali in discussione, in attesa di un confronto con le associazioni dei consumatori. Trenitalia ha accolto la richiesta, confermando la propria disponibilità al dialogo e rinviando ogni decisione in materia all'esito di questo necessario e importante confronto. Pur nel rispetto dell'autonomia commerciale dell'impresa, infatti, il MIT ha ritenuto fondamentale garantire un confronto preventivo con le rappresentanze dei consumatori, affinché le esigenze dei pendolari siano adeguatamente considerate nelle scelte che incidono sull'accessibilità e sui costi del trasporto ferroviario.

PRESIDENTE. L'onorevole Casu ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

ANDREA CASU (PD-IDP). Grazie, Presidente. Purtroppo, non possiamo essere soddisfatti di questa risposta, non perché pensiamo sia direttamente il Governo a dover determinare i prezzi dei biglietti. Sappiamo bene che stiamo parlando di un segmento a

mercato e ci rendiamo anche conto che ci sono determinate regole. Però, quello che noi pensiamo - e lo diciamo con grande franchezza - è che questo sia un momento in cui chi governa ha la necessità di intervenire politicamente nella direzione che ritiene sostenibile per il Paese. Non ci possiamo permettere un atteggiamento burocratico.

Cogliamo positivamente la convocazione, però pensiamo che l'incertezza con cui si sta comunicando possa creare danni. Cosa vuol dire sospensione fino all'incontro? Vuol dire che poi, al termine dell'incontro, semplicemente perché vi siete resi conto che addirittura fare una scelta così grave sulla pelle dei pendolari, sulle tasche delle famiglie, delle lavoratrici e dei lavoratori, senza nemmeno dirglielo, forse era troppo, allora basta un incontro per adempiere a un bisogno che voi ritenete insopprimibile? Oppure avete intenzione di intervenire per sospendere, in maniera permanente, questa abolizione?

Guardate, ve lo dico perché è fondamentale che ci sia un'azione politica. Infatti, con riferimento ai problemi che affrontano le lavoratrici, i lavoratori, i cittadini sulla rete ferroviaria, quello a cui noi stiamo assistendo nel dibattito pubblico del Paese e il fatto stesso che sia difficile riuscire a trovare nei giornali di oggi notizie su tutto questo - anche della retromarcia del Ministro su una questione che riguarda l'interesse di tantissimi cittadini italiani e cittadine italiane - è il termometro del pericolo dell'assenza di questi temi nel dibattito pubblico. È una negazione totale della realtà, delle difficoltà, che vivono le persone.

E noi, su questo tema, non dovremmo - come istituzione, in quest'Aula, in Parlamento - dividerci. Non è una questione politica; è una questione da cui dipende la vita delle persone, nella quale sarebbe fondamentale dare parole chiare. Però ci deve essere un intervento e questo intervento non c'è. Addirittura, nelle scorse ore, ho visto tentativi di spiegare a questi pendolari quale sarebbe stato il risparmio che avrebbero ottenuto, passando a un abbonamento mensile. Ma non si possono

continuare a prendere in giro così i cittadini. Guardate, lo dico con grande franchezza: noi abbiamo molti problemi nel Paese. Abbiamo un totale fallimento nelle politiche di sicurezza del Governo; ne stiamo pagando il prezzo ogni giorno. Abbiamo un totale fallimento nelle politiche economiche del Governo. Abbiamo visto, anche in queste ore, quello che sta succedendo, quello che è successo e che speriamo non risucceda. Speriamo possano essere messe in campo tutte le azioni necessarie a evitare il blocco del Paese, il blocco della logistica e tutte le azioni di questo tipo.

In questo scenario, c'è una forte tensione e propensione agli annunci, ma poi con questi annunci non ci si fa l'abbonamento dei trasporti, non ci si può pagare la spesa, non si può intervenire per quanto riguarda la possibilità di fare il pieno o di mandare avanti la propria impresa. Quindi, la richiesta che noi rivolgiamo è: meno annunci, più interventi concreti su cui le persone possano contare.

Oggi, purtroppo, non abbiamo avuto quella risposta che noi, che tutti i pendolari si aspettano. Guardate, in questo momento, alzare il costo del trasporto per le lavoratrici e i lavoratori pendolari è qualcosa di politicamente intollerabile, anche per quel tema - che vi dicevo - legato a come funzionano i trasporti nel nostro Paese. Ma se noi già scontiamo, nei confronti degli altri Paesi europei, un ritardo tale... Pensate, abbiamo il 68 per cento degli italiani - siamo il secondo Paese, secondo i dati Eurostat, dopo Cipro - che non utilizza mai il trasporto pubblico locale, non qualche volta, non utilizzano mai una forma di trasporto pubblico. Abbiamo una dipendenza forzata dall'uso dell'auto che ci porta a scalare le classifiche: 70,1 auto ogni 100 abitanti. Queste 70,1 auto hanno un'età media superiore ai 12 anni, sono meno sicure, sono meno efficienti dal punto di vista energetico e non sono utilizzate per il 93-95 per cento del tempo, perché spesso servono a fare un unico tragitto, magari quello per andare al lavoro, proprio perché non c'è un'alternativa efficiente di trasporto pubblico che lo possa consentire. E ciò in un Paese

dove l'80 per cento della popolazione vive in una condizione di distanza sostenibile per una dimensione intermodale e logistica da una stazione ferroviaria, ma non ci sono quei servizi evidentemente abbastanza efficienti o sostenibili da un punto di vista economico che possano consentire questo utilizzo.

Quindi, noi andiamo nella direzione diversa rispetto a quelli che sono tutti gli indicatori europei e in un momento come questo, con un equilibrio così fragile, con una dipendenza economica ed energetica così alta, con una povertà di trasporti che sta crescendo, non interveniamo in maniera netta e chiara per sostenere coloro i quali già hanno fatto questa scelta, cercando di creare le condizioni per aumentare l'utilizzo del trasporto. Pensate che noi abbiamo presentato da oltre un anno e mezzo, con la nostra segretaria qui alla Camera e al Senato con Antonio Misiani, insieme al coordinamento dei circoli e dei trasporti, una proposta di legge, per esempio, per rendere gratuito il trasporto pubblico locale per gli studenti. Ci sono categorie - i pendolari, gli studenti, gli anziani - che potrebbero beneficiarne non solo per fermare quelli che sono i rincari, ma di avere maggiori agevolazioni per poter utilizzare il trasporto pubblico. Lo stesso Ministro Salvini, questa estate, ha annunciato che voleva fare il trasporto pubblico gratuito per gli studenti e poi questo annuncio si è perso nella notte degli annunci di quest'estate.

Quindi, noi vorremmo parlare concretamente delle risorse che servono e degli investimenti che servono per potenziarlo. Noi stiamo facendo una discussione sul trasporto pubblico tutta in difesa, per capire nei tagli che ci sono stati, per capire rispetto ai mancati adeguamenti che ci sono stati, come evitare che il federalismo fiscale possa rappresentare un ulteriore taglio per determinate regioni. Ieri c'è stato un importante convegno di Asstra, nel quale i rappresentanti del Governo hanno annunciato l'impegno, in tempi rapidissimi, a erogare 1 miliardo e 250 milioni che dovevano già essere erogati per il rinnovo dei contratti

e per quanto riguarda il Fondo nazionale dei trasporti. Voi quel Fondo nazionale lo state cancellando, ne state cancellando i vincoli, state aprendo una discussione in cui c'è il rischio che ci siano meno risorse invece che più risorse nei trasporti e gli unici aumenti e rincari sono per le persone che si muovono, senza invece cercare di muovere in più quella leva pubblica che servirebbe a rendere i trasporti più sostenibili ed efficienti.

Ci sono tanti progetti che riguardano i servizi, ci sono tante scelte che riguardano gli investimenti, c'è un'azione che noi abbiamo intrapreso nei confronti della flessibilità UE, dei 14 miliardi per la sicurezza energetica. Come Partito Democratico, vi abbiamo fatto una proposta: 3 di quei miliardi potrebbero essere usati per il trasporto rapido di massa e potrebbero dare quella risposta che i comuni stanno aspettando, perché hanno mandato i progetti, ma dal MIT ancora nessuno ha risposto. C'è il tema dell'elettrificazione e di rendere più sostenibili anche alternative meno impattanti da un punto di vista economico ed ecologico. È una grande opportunità e noi, con questo appello accorato, vi chiediamo di aprire gli occhi a 360 gradi sul tema, partire da un punto fermo e andare oltre.

Noi ringraziamo la Sottosegretaria, perché oggi ci ha dato comunque una notizia che va nella direzione giusta, ma non basta se non viene collegata alla comunicazione che questa scelta viene definitivamente sospesa. Se volete aspettare l'incontro per essere voi ad annunciarlo ben venga, ma noi ci aspettiamo che non ci sia assolutamente la volontà di continuare ad andare in una direzione di rincari nei confronti dei pendolari e, anzi, ci aspettiamo che nella prossima manovra di bilancio, nei prossimi passaggi, sul tema del trasporto pubblico si giochi una partita, e anche sul tema dello *smart working* e del lavoro.

È su questo che io voglio concludere. Ho sentito molti dire che era una cosa legata al COVID. Non è così. In realtà, il lavoro agile può consentire, in un Paese come il nostro, di garantire più opportunità. È una

politica utile, è una politica che va rilanciata e che va costruita, perché non significa meno lavoro: significa un lavoro più efficiente, più sostenibile per le famiglie, per l'ambiente e per le tasche delle persone che spendono grandi risorse per muoversi. Noi dovremmo favorirlo, non ostacolarlo. Anche su questo, insieme ad Arturo Scotto, insieme a Marco Sarracino, insieme a tutta la Commissione lavoro, ci mobileremo, perché sono questioni estremamente collegate e sono questioni su cui, come Partito Democratico, non faremo mai mancare il nostro impegno.

PRESIDENTE. Salutiamo le rappresentanti e gli accompagnatori del Centro di formazione professionale dell'Opera intitolata alla beata Armida Barelli di Rovereto, in provincia di Trento. Benvenuti alla Camera dei deputati in una giornata che praticamente vede quattro deputati, perché oggi noi svolgiamo solo le interpellanze, per cui sono presenti i deputati che interpellano il Governo (*Applausi*).

(Intendimenti e iniziative riguardo alla tutela della genitorialità delle lavoratrici autonome e iscritte alla gestione separata dell'Inps - n. 2-00954)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Quartapelle Procopio e altri n. 2-00954 (*Vedi l'allegato A*).

Chiedo all'onorevole Quartapelle Procopio se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

LIA QUARTAPELLE PROCOPIO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Io vorrei partire da due affermazioni, anche condivisibili, fatte dalla Presidente del Consiglio Meloni. Credo che sia un dovere del Parlamento cercare di verificare quando dalle affermazioni si passa ai fatti e quando no ed è un dovere, ancora di più, che lo facciano le opposizioni.

La Presidente del Consiglio qualche settimana fa ha detto che dal Governo è stato fatto un imponente lavoro di riordino

e semplificazione. Figurarsi se non siamo a favore di questa attività, ma vorremmo capire se così è stato. E poi, pochi giorni dopo l'insediamento, quattro anni fa, la Presidente del Consiglio partecipò a un'iniziativa chiamata "La maternità (non) è un'impresa", all'interno degli Stati Generali della Natalità, dichiarando che il Governo aveva infranto il tabù del sostegno alla famiglia e aveva messo la famiglia e la natalità al centro dell'azione del Governo.

Con questa interpellanza, io vorrei vedere se effettivamente è così, se rispetto alle politiche per il sostegno alla maternità, in particolare alla maternità delle lavoratrici che hanno una partita IVA o sono iscritte alla gestione separata, è stata effettivamente fatta un'azione imponente di riordino e di semplificazione. Dalle segnalazioni che ho ricevuto non è così: per chi oggi ha una propria attività o è iscritta alla gestione separata, la maternità è un'impresa. E non si intende che la maternità sia qualcosa da cui ci si guadagna economicamente, tutt'altro: la maternità comporta gioie e fatiche, ma nel caso di quelle lavoratrici che sono lavoratrici autonome, c'è una fatica bestiale che riguarda anche la gestione delle pratiche burocratiche legate all'erogazione di un diritto, ovvero del congedo di maternità.

Faccio degli esempi su dei punti specifici. Il primo punto che emerge dalle segnalazioni che ho ricevuto riguarda i tempi: tra la presentazione della domanda e la effettiva erogazione del congedo di maternità passano fino a 18 mesi; il figlio o la figlia rischia di avere un anno e mezzo prima che la mamma riceva quanto le è dovuto dallo Stato.

In secondo luogo, c'è una grande confusione nelle informazioni che le donne ricevono tra patronati INPS e spesso anche nelle informazioni che ricevono nei dinieghi non è spiegata la ragione del diniego.

Inoltre, c'è una grande confusione sui tempi di presentazione della domanda: molte mamme, tra la preparazione che fanno per l'arrivo del nuovo bambino o della bambina, vorrebbero anche presentare la domanda di maternità, ma

è impossibile farlo prima del parto. Quindi, una donna si trova, dopo il parto, a dover gestire tutte le incombenze e anche l'incontro con la burocrazia dell'INPS che, come sappiamo, è una burocrazia estremamente onerosa.

Infine, c'è la questione dei soldi: è vero, il Governo ha esteso il congedo parentale nelle leggi di bilancio 2023, 2024 e 2025, dando una grossa mano alle mamme e ai papà, ma nel caso delle lavoratrici con partita IVA o iscritte alla gestione separata, questo ammonta solo al 30 per cento del reddito, mentre per le lavoratrici dipendenti all'80 per cento. Le artigiane e le commercianti hanno diritto a questa estensione del congedo solo nel primo anno di vita del bambino, mentre per le altre lavoratrici dipendenti è entro i 14 anni di vita del bambino, con un'evidente disparità.

Infine, c'è una disparità nei diritti tra le lavoratrici dipendenti e le lavoratrici con partita IVA e iscritte alla gestione separata. Prima di tutto, non è previsto l'allattamento. In secondo luogo, non è prevista la classificazione di alcune attività che comportano rischi per la maternità, mentre per le lavoratrici dipendenti questo è previsto: se vengono svolte alcune professioni che comportano rischi per la maternità, quella gravidanza è automaticamente una gravidanza a rischio. Non è così per le lavoratrici autonome, che, invece, devono certificare il fatto che la loro gravidanza è a rischio, non l'attività che svolgono. Questo, quindi, comporta tutta una serie di enormi difficoltà per queste donne.

La domanda che io, i colleghi, le colleghe e la collega Gribaudo facciamo oggi al Governo è questa: che cosa ha fatto il Governo, in questi quattro anni, per ridurre questa fatica a cui sono sottoposte le mamme iscritte alla gestione separata e le mamme con partita IVA? In particolare, quali sono i tempi effettivi di erogazione? Che cosa vi dice l'INPS su questo? Quali sono i numeri dei dinieghi? Si può affrontare un problema se abbiamo dei dati concreti, il Governo dovrebbe averli perché è l'ente che vigila sull'attività dell'INPS. Abbiamo bisogno di questi dati. In secondo luogo, che cosa intendete dire a INPS, per far

sì che le informazioni siano chiare, univoche, non complicate, ma il più semplificate possibili, e perché tutti i dinieghi siano effettivamente motivati? Immaginate una mamma che riceve un diniego, a cui viene detto “lei non ha diritto all’indennità di maternità”, senza spiegarle il perché, e poi si deve cercare di capire, facendo una fatica ulteriore.

Infine, chiedo - e capisco che questo abbia a che fare più con un’attività parlamentare sulla quale eventualmente l’opposizione può convergere - se il Governo abbia in mente alcune iniziative normative per calcolare la maternità sull’ultima dichiarazione disponibile, eventualmente prevedendo poi un conguaglio, togliendo quindi quello iato di 18 mesi tra la presentazione della domanda e l’effettiva erogazione dell’indennità, per equiparare i diritti delle lavoratrici autonome a gestione separata, per quanto riguarda i congedi parentali e le gravidanze a rischio, con i diritti di cui giustamente godono le mamme che invece sono lavoratrici dipendenti.

Tutte queste domande hanno un obiettivo che credo sia condiviso dal Governo, su cui però abbiamo visto davvero poca attività. Noi vogliamo evitare che le mamme che hanno una propria attività, con partita IVA o con gestione separata, debbano lavorare fino al parto e tornare a lavorare subito dopo il parto perché i soldi non arrivano, perché i soldi non ci sono, perché c’è una incertezza rispetto alla richiesta che loro fanno per l’indennità di cui avrebbero diritto.

Non è giusto che le mamme che lavorano in modo autonomo per necessità economica non possano godere del tempo con i propri figli, e vorremmo che su questo ci fosse davvero un lavoro condiviso, anche perché i Governi di centrosinistra negli anni hanno lavorato seriamente - conosciamo bene tutti i problemi - per estendere i diritti, per estendere le tutele, per allargare la possibilità che anche le donne che hanno un contratto di lavoro autonomo possano sempre di più vedere i propri diritti di maternità vicini a quelli delle lavoratrici dipendenti.

PRESIDENTE. La Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento, Matilde Siracusano, ha facoltà di rispondere.

MATILDE SIRACUSANO, *Sottosegretaria di Stato per i Rapporti con il Parlamento*. Grazie, Presidente. Ringrazio l’onorevole Quartapelle per aver posto all’attenzione del Governo una questione di particolare rilievo, che richiama l’importanza di garantire adeguate tutele della maternità e della genitorialità a tutte le lavoratrici.

Siamo pienamente consapevoli dell’importanza di conciliare i tempi di vita e di lavoro, certi che l’aumento dell’occupazione femminile, certificata dall’Istat, passi anche da un riequilibrio delle responsabilità familiari e dal potenziamento degli strumenti di sostegno alla genitorialità. Per questo abbiamo aumentato l’importo dell’assegno unico universale e incrementato all’80 per cento della retribuzione l’indennità di congedo parentale, rafforzato il *bonus* mamme e previsto anche un esonero contributivo per l’assunzione di lavoratrici madri con figli. Abbiamo confermato e rifinanziato il congedo di paternità obbligatorio di dieci giorni retribuito al 100 per cento, potenziato il congedo parentale e il congedo per malattia dei figli minori.

Con specifico riferimento al confronto tra lavoro subordinato e autonomo, occorre premettere che le peculiarità dei rispettivi regimi riflettono le differenti caratteristiche giuridiche, contrattuali e contributive che li contraddistinguono.

Tuttavia, il Governo ha intrapreso una strategia strutturale e progressiva di convergenza, finalizzata a garantire a tutte le madri lavoratrici, a prescindere dalla tipologia contrattuale o dalla scelta professionale, una tutela adeguata e dignitosa.

Siamo consapevoli che il lavoro autonomo, le libere professioni e le attività commerciali o artigianali presentano dinamiche peculiari, legate al rischio di impresa e alla fluttuazione dei redditi. Proprio per questo motivo, il Governo ha progressivamente ampliato il

perimetro di applicazione del sostegno alla maternità, come nel caso del cosiddetto *bonus* mamme. Se originariamente la decontribuzione era riservata alle sole lavoratrici dipendenti a tempo indeterminato, con le più recenti manovre di bilancio, in particolare con l'articolo 1, commi 206-207, della legge n. 199 del 2025, è stato introdotto un contributo di integrazione al reddito esteso espressamente anche alle madri lavoratrici autonome, a partita IVA, iscritte alle casse di previdenza professionali o alla gestione separata INPS.

Tale sostegno, parametrato alla presenza di un reddito complessivo da lavoro non superiore a 40.000 euro, garantisce un'integrazione economica, tutelando primariamente le fasce di reddito medio-basse nel periodo della genitorialità.

Si precisa, inoltre, che per le libere professioni iscritte alla gestione separata è prevista, in via provvisoria, la liquidazione delle indennità sulla base degli acconti Irpef versati, assumendo come riferimento il 70 per cento del reddito dichiarato in via previsionale, con la domanda che può essere presentata prima del parto, sulla base della data presunta.

In conclusione, consapevoli della bontà del percorso intrapreso e delle numerose sfide normative, amministrative ed economiche che ci attendono per garantire ad ogni donna il livello di attenzione adeguato, il Governo conferma la massima attenzione al tema e l'impegno a proseguire nella prossima manovra di bilancio il percorso di rafforzamento delle tutele per tutte le mamme lavoratrici, in piena sinergia con il Parlamento.

Nello specifico, infine, si assicura, in sinergia con l'INPS, un accurato approfondimento relativo all'ottimizzazione dei criteri di calcolo, per velocizzare l'erogazione delle prestazioni. La ringrazio.

PRESIDENTE. L'onorevole Quartapelle Procopio ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la risposta alla sua interpellanza.

LIA QUARTAPELLE PROCOPIO (PD-IDP).

La Sottosegretaria è una donna intelligente, è una mamma che lavora, e sa bene che la risposta del Governo non è sufficiente. Prima di tutto perché quello che noi chiedevamo erano dei numeri, in particolare dei numeri di un ente vigilato da parte del Governo, che è l'INPS. Volevamo sapere quanti dinieghi sono stati fatti e qual è il tempo medio dell'erogazione dei congedi, e non è accettabile che la risposta che riceviamo sia: faremo un approfondimento.

Noi continueremo a chiedere in modo formale, con tutti gli strumenti che sono a disposizione delle opposizioni, questi dati. Pensiamo che la mancata disponibilità da parte del Governo a fornire i dati voglia dire due cose: o che non sta facendo l'azione necessaria di vigilanza sull'INPS, oppure che siano dei dati che vanno tenuti nascosti, perché, evidentemente, i tempi di erogazione sono molto lunghi e i dinieghi sono molto alti e non sono motivati, che è quello che ci viene segnalato. E quindi chiediamo, nuovamente, dei dati concreti su cui ragionare.

La Sottosegretaria sa bene che non si può delineare l'idea che ci sia una strategia strutturale del Governo di sostegno alla maternità dicendo che questa strategia strutturale si fa con i *bonus*. I *bonus* sono, per definizione, un "in più", che viene dato perappare delle toppe. Ma noi della politica dei cerotti del Governo Meloni, su questioni che invece la stessa Presidente del Consiglio riteneva centrali rispetto all'attività del Governo - o riteneva, diciamo, imponenti rispetto all'attività del Governo - ce ne facciamo poco. E se ne fanno poco, soprattutto, quelle donne che hanno deciso di mettere al mondo un figlio avendo una situazione lavorativa autonoma.

Infine, la Sottosegretaria sa bene che iniziare ad erogare il 30 per cento del contributo di maternità, calcolato sul 70 per cento del reddito, risulta un'indennità di maternità di qualche centinaio di euro, ed è esattamente questo il meccanismo che noi denunciavamo: il fatto che le indennità di maternità siano basse, arrivino tardi e siano calcolate in modo errato rispetto ai

redditi che invece dichiarano queste persone.

Io le porto la rabbia di tante donne e di tante mamme che lavorano, pagano le tasse e non vedono riconosciuti i loro diritti, se non con qualche *bonus* sporadico. È evidente che, in quattro anni, il Governo avrebbe potuto e dovuto affrontare la questione in modo strutturale, e così non è avvenuto. E oggi - come quattro anni fa, come dopo il COVID - le donne che hanno una partita IVA e prendono la decisione di fare un figlio si ritrovano da sole, di fronte a una burocrazia dello Stato che non dà a voi i dati necessari, figuriamoci a loro.

E si ritrovano con in tasca poche centinaia di euro con cui dovrebbero sostenersi per 12-18 mesi? È chiaro che la scelta di fare un figlio ha a che fare con tanti elementi, ma se il Governo davvero vuole porre al centro della propria attività anche la grande questione della natalità in Italia, non può pensare di rispondere con *bonus* e con l'idea che ci darete i dati tra un po'.

Queste mamme, queste donne che lavorano, questi bambini, queste famiglie hanno il diritto a un'azione di governo incisiva, seria, calata nella realtà e non semplicemente ad affermazioni roboanti che, dopo quattro anni, si sono tradotte in un nulla di fatto e, quindi, in una grande solitudine.

È tutto qui. Torneremo su questo punto, perché le esigenze ci sono e le risposte del Governo finora sono state estremamente insufficienti (*Applausi del deputato Casu*).

(Intendimenti ed iniziative in materia di tutela dei lavoratori con riferimento al marchio GLS - n. 2-00956)

PRESIDENTE. Passiamo all'ultima interpellanza Auriemma ed altri n. 2-00956 (*Vedi l'allegato A*). Chiedo all'onorevole Dario Carotenuto se intenda illustrare l'interpellanza di cui è cofirmatario o se si riservi di intervenire in sede di replica.

DARIO CAROTENUTO (M5S). Grazie, Presidente, Sottosegretario Siracusano. Illustro

un'interpellanza urgente che rivolgiamo al Ministro del Lavoro sulla filiera logistica GLS, in provincia di Napoli. E non è la prima volta, purtroppo. Sia chiaro: stiamo chiedendo risposte che dobbiamo alle persone. E comincio da una in particolare. Non dico il suo nome, non per pudore, ma per prudenza, perché in quella filiera, chi parla perde il lavoro.

Quest'uomo, in 22 anni, ha cambiato dieci datori di lavoro - dieci -, ma non ha mai cambiato lavoro: stessi pacchi, stessi capannoni, stessa schiena. Cambiava solo il nome sulla busta paga. Funziona così: una cooperativa nasce, assume, paga - quando può -, versa - quando si ricorda -, poi chiude e ne nasce un'altra. Stessi capi, stessi turni, una nuova partita IVA. Lui resta lì e le uniche cose stabili di tutta la catena sono lui e la sua schiena. E anche il marchio sul furgone resta lo stesso. Il suo TFR? Quando la cooperativa chiude, il TFR non arriva mai. Se proprio va bene, arriva dopo nove mesi, perché c'è il fondo di garanzia dell'INPS; certo, lo finanziano con i contributi tutte le imprese. Cioè, in questo Paese, le imprese oneste pagano il TFR che hanno rubato le imprese disoneste: un capolavoro. Ora questa non è flessibilità, è una lavatrice: ci metti dentro un lavoratore e ne esce senza anzianità, senza TFR e senza contributi e soprattutto senza un padrone a cui chiedere conto.

In questo Paese, se non vuoi pagare un uomo, un lavoratore, ti conviene non assumerlo tu. Lo fai assumere da una scatola. E se protesta... vi dico che cosa succede se si permette di protestare. Se fa sciopero, viene precettato, lo stiamo vedendo con l'autotrasporto anche in queste ore. Nel caso della GLS, tra maggio e giugno, 12 lavoratori iscritti al sindacato Cobas sono stati licenziati, compresi i delegati. Quindi, protesti e sei fuori. E sapete cosa hanno fatto gli altri? Il 22 luglio hanno scioperato lo stesso, con un coraggio che tante volte vedo mancare anche in quest'Aula, da Napoli a Frattamaggiore, da Nola a Caserta e a Teverola, contro un accordo quadro che peggiorava tutte le loro condizioni, e dopo aver visto licenziare i loro delegati.

Questo è davvero coraggio. Io veramente voglio ringraziare per l'esempio che danno questi lavoratori. Il coraggio non dovrebbe essere un requisito per avere una pausa per andare al bagno, eppure c'è chi è stato licenziato per quello. E se denunci è pure peggio, me lo raccontano i lavoratori, uno dopo l'altro: chi va dal giudice viene segnalato; il nome gira e, da quel giorno, non lo prende più nessuno a lavorare in nessun magazzino della provincia.

Ora, lo Statuto dei lavoratori, all'articolo 8, vieta di schedare i lavoratori per le loro opinioni. Nei magazzini di Napoli lo Statuto non l'ha mai letto nessuno; le liste di proscrizione le leggono tutti. Quindi, dopo vent'anni di lavoro così, cosa gli resta? Resta la schiena rotta. Pacchi che pesano spesso più di 25 chili - pesi che le norme richiamate dal Testo unico sulla sicurezza indicano come riferimento per un uomo adulto - e che vengono sollevati centinaia di volte al giorno, al ritmo dello *scanner*, non dell'uomo, perché ormai siamo vittime dell'intelligenza artificiale, lo sono gli operai: ernie del disco, lombosciatalgie, spalle consumate. La patologia muscolo-scheletrica è tra le prime malattie professionali denunciate in Italia - ne è *leader* -, secondo i dati Inail. Nei magazzini le conoscono tutte per nome e cognome. Sapete come lo Stato classifica questo lavoro? Non usurante; lo dice la legge. Ci risponderete: c'è l'Ape sociale, i facchini svolgono lavori gravosi. Vero, ma servono 36 anni di contributi, 36 anni. A un uomo che ha avuto 10 padroni in 22 anni, in una filiera dove - lo scrive un magistrato - si lavorava in nero per periodi prolungati, a quest'uomo promettere la pensione è lasciare ai suoi sfruttatori la libertà di non versare i contributi è come prestargli l'ombrello e poi buccarglielo.

Ma veniamo ai fatti di cui, con la collega Auriemma, chiediamo conto al Governo. La filiera GLS in provincia di Napoli è gestita da Temi S.p.A., la capofila del gruppo Tavassi. Temi appalta a 11 cooperative - fittizie, ce lo diciamo tra noi - circa 400 lavoratori. Il sindacato le chiama "scatole amministrative", ma non serve credere al sindacato.

Infatti, il 1° aprile, il presidente coordinatore delle sezioni lavoro del tribunale di Napoli ha messo nero su bianco cosa vede arrivare: circa 130 lavoratori; 18 imprese appaltatrici, un unico committente. Un contenzioso ancora in gran parte da avviare. Ha ovviamente segnalato possibili profili penali: lavoro in nero prolungato, interposizione illecita di manodopera mediante simulazione contrattuale, conciliazioni firmate con un consenso tutto da verificare. Questo non è un volantino; è un magistrato che scrive a un altro magistrato: attenzione, qui sta per arrivare una valanga.

Io lo chiamo con il suo nome; 18 imprese, un solo committente, lo stesso schema ripetuto per anni. Questo non è un incidente: è un sistema organizzato per violare la legge. Se sia anche un'associazione per delinquere, lo stabilirà una procura.

Io chiedo soltanto che finalmente qualcuno cominci a guardare. Dentro quegli *hub*, poi, che cosa c'è? Niente spogliatoi, niente docce, niente bagni dedicati. Questa è la sede, la qualità del lavoro di queste persone. Nel 2026, in un capannone che muove migliaia di pacchi al giorno, un uomo non ha dove lavarsi le mani. Le divise le lavi a casa tua, a spese tue. Il caldo d'agosto? Fatti tuoi. A Nola, secondo le denunce, si guidavano furgoni senza assicurazione.

Questo è il quadro, colleghi. Il pacco è tracciato, il pacco è assicurato. Se il pacco si rompe, qualcuno paga; il furgone non è assicurato e l'autista nemmeno. In questa filiera il pacco ha più diritti di chi lo porta. Novant'anni fa, era il 1936, Charlie Chaplin girava *Tempi moderni*; molti lo ricordano come "schiavi moderni": sbagliano il titolo, ma non il film. C'è una scena, infatti, che tutti conoscono: il padrone della fabbrica prova una macchina nuova che serve a dare da mangiare agli operai mentre lavorano, così non si fermano nemmeno per mangiare.

Novant'anni fa era una *gag*, faceva ridere, perché sembrava impossibile; oggi negli *hub* di Napoli non serve più la macchina, basta togliere

il bagno, la pausa, l'acqua in agosto. Il risultato è lo stesso: l'uomo non si ferma mai. Chaplin ci ha fatto ridere di un incubo, qui, invece, c'è chi l'incubo lo ha realizzato e nessuno ride.

Sapete invece chi è assicurato? Il padrone, ovviamente. Per costruire il nuovo polo nella ZES dell'interporto di Nola, Temi ha ottenuto 17 milioni di finanziamenti con la garanzia di SACE, cioè dello Stato, cioè nostra. Lo Stato garantisce i soldi a chi non dà un bagno ai suoi facchini. Lo Stato garantisce il capannone e non manda un ispettore a vedere cosa succede dentro. Questi non sono imprenditori coraggiosi, come li chiamano alle inaugurazioni, sono i Ras della logistica napoletana e il loro coraggio lo paga qualcun altro con la sua schiena.

Eppure, colleghi, l'Italia ha conosciuto un'altra idea di impresa. Settant'anni fa a Ivrea Adriano Olivetti costruiva macchine da scrivere che il mondo ci invidiava e, intorno alla fabbrica, costruiva asili, biblioteche, mense e case per i suoi operai; pagava più di quanto chiedevano i contratti. Ridusse l'orario senza toccare i salari, non per beneficenza, ma perché, per lui, una fabbrica doveva restituire alla comunità quello che le prendeva. Oggi Ivrea è patrimonio dell'umanità.

Gli *hub* di Giarola non hanno un bagno, invece. Ecco la differenza, e vi dico da che parte stiamo: noi vogliamo un Paese di imprese con clausole sociali solide, scritte negli appalti e fatte rispettare. Non è un'ideologia, è l'articolo 41 della Costituzione: l'iniziativa economica privata è libera, ma non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale né recare danno alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana. Chi rispetta quell'articolo è il benvenuto, più ne arrivano e meglio è; chi non lo rispetta, a questo Paese, non serve. E, se un privato non è capace di garantire un servizio senza calpestare chi lo svolge, allora, quel servizio, lo garantisca il pubblico. Lo abbiamo fatto con i lavoratori dei *contact center* dell'INPS, tirandoli fuori dalla catena degli appalti: si può fare.

Voi, invece, un modello di impresa ce l'avete, purtroppo, lo avete portato fino al

Governo e si chiama Daniela Santanche'. Il 22 ottobre, la procura di Milano ha chiesto il suo rinvio a giudizio per bancarotta fraudolenta, falso in bilancio e truffa aggravata ai danni dello Stato. Secondo i pubblici ministeri, in una delle sue società, gli obblighi fiscali e previdenziali sono stati sistematicamente ignorati per anni - oltre 3 milioni di euro - e per Visibilia è già accusata di truffa allo Stato: dipendenti che lavoravano mentre risultavano in cassa integrazione COVID.

Contributi non versati e cassa integrazione sotto accusa: suona familiare. Sono le stesse due domande che porto oggi da Napoli, cambiano solo i nomi: per la senatrice Santanche' vale la presunzione di innocenza, come per chiunque - così deve essere -, ma per i facchini di Napoli la presunzione di innocenza non esiste. Per loro vale un'altra presunzione, la presunzione di licenziamento. La Presidente del Consiglio l'ha fatta dimettere, finalmente - ci ha messo un po' -, dopo aver perso il referendum - chissà perché - e non dopo aver letto le carte; e la senatrice siede ancora lì, al Senato, fra i suoi banchi. Olivetti o Santanche'? Questa è la scelta. Noi sappiamo da che parte stare, non so voi.

Il 31 agosto, a Piacenza, è morto Pasquale Andriotta, 42 anni, tre figli, corriere in appalto, era l'ultimo giorno del suo contratto a termine. Quel giorno i suoi colleghi scioperavano contro i carichi di lavoro, lui no: aveva paura di non essere rinnovato, perché era il suo ultimo giorno di lavoro e aspettava un messaggio sul cellulare. La causa del malore la stabiliranno gli accertamenti, ma la paura, quella, non ha bisogno di autopsia.

C'è una parola che in quest'Aula si usa con prudenza, e fa bene chi la usa con prudenza: schiavitù. Il codice penale la riserva a casi precisi - e ai giudici lascio il loro mestiere -, ma provate voi a spiegare la differenza a un uomo che lavora senza contratto, senza bagno, senza assicurazione, senza TFR, che se protesta viene licenziato e se denuncia non lavora più. Per lui la differenza è una sola: la catena non si vede, si chiama appalto. E a quest'uomo, voi cosa avete tolto? L'unica cosa

che gli permetteva di dire di no: il reddito di cittadinanza non era un regalo, era un argine. Era la possibilità di rifiutare una paga da fame, un pacco fuori norma, una conciliazione da firmare senza leggerla. Voi, quell'argine, lo avete abbattuto. E Napoli, la provincia d'Italia dove più famiglie lo ricevevano, lo ha pagato per prima.

Sapete cosa avete restituito a questi signori? La cosa di cui hanno più bisogno, più dei capannoni, più della garanzia di SACE: la fame degli altri. E se quella schiena te la rompi a Nola, anziché a Novara, prendi pure di meno. Le gabbie salariali le abbiamo abolite più di mezzo secolo fa, ma solo sulla carta: nei magazzini del Sud sono ancora lì, con un lucchetto nuovo.

E lo Stato, in tutto questo? È qui che la nostra interpellanza smette di raccontare e comincia a chiedere conto. Questi lavoratori hanno fatto tutto quello che una persona onesta deve fare: hanno scritto all'Ispettorato del lavoro di Napoli, formalmente e più volte, ma nessuna ispezione; hanno segnalato alle tre ASL - Napoli 1, Napoli 2 e Napoli 3 - della mancanza di bagni, docce e spogliatoi e del caldo d'estate, ma nessun intervento; si sono rivolti al tribunale e la giustizia del lavoro, intanto, rinvia; hanno bussato a tutte le porte dello Stato, ma le porte sono rimaste chiuse. Quella di quest'Aula, oggi, proviamo ad aprirla noi.

Le norme ci sono: l'articolo 26 del testo unico obbliga il committente a vigilare sulla sicurezza negli appalti; l'articolo 29 del decreto legislativo n. 276 del 2003 lo rende responsabile, in solido, di salari e contributi; e questo Governo, nel 2024, ha perfino reintrodotto le sanzioni penali per l'appalto illecito. Una norma vostra, benissimo, ma una legge senza ispettori è uno spaventapasseri: i corvi ci si posano sopra e si riposano.

Vengo allora alle domande, sono quattro e semplicissime. La prima: chiedo al Ministero e al Sottosegretario qui presente se intenda disporre subito, attraverso l'Ispettorato nazionale e il Comando dei Carabinieri per la tutela del lavoro, un'ispezione straordinaria

negli *hub* GLS gestiti da Temi e nelle 11 cooperative appaltatrici, per accertare se quegli appalti sono veri o se sono soltanto una firma su un contratto.

La seconda: chiedo perché l'ispettorato di Napoli, davanti a richieste formali e ripetute, non si sia mosso; nonché, se il motivo è che mancano ispettori, chiedo che vengano mandati domani, non alla prossima legge di bilancio.

La terza: chiedo quali iniziative intenda prendere sui 12 licenziamenti, perché la libertà sindacale non può diventare un rischio professionale. Lo dice la Costituzione, peraltro.

La quarta: chiedo se intenda verificare, attraverso l'INPS, una cassa integrazione dubbia e TFR che non arrivano, nonché se intenda far pagare chi la legge chiama a pagare: il committente.

Chiudo, Presidente. Ogni pacco in questo Paese ha un codice a barre, lo puoi seguire minuto per minuto, sai dov'è, chi lo tocca, a che ora arriva. Oggi, in Italia, è più facile sapere dove sono un paio di scarpe ordinate ieri sera che sapere chi è il padrone di un uomo che lavora da 22 anni nello stesso posto.

Con questa interpellanza chiedo al Governo una cosa sola: tracciate i lavoratori come tracciate i pacchi, chi li assume, chi li paga, chi li licenzia, chi li mette in lista, chi risponde.

Ascolteremo con attenzione la vostra risposta e vi dico già con quale metro la giudicheremo in replica: non dalle parole, ma da una data, quella in cui gli ispettori entreranno in quei capannoni.

Sappiate che questa interpellanza non è un punto d'arrivo: quello che ci risponderete oggi entrerà nella mozione sulla logistica che il MoVimento 5 Stelle porterà in quest'Aula. Il pacco in questo Paese arriva sempre: fate in modo che, almeno una volta, arrivi anche lo Stato (*Applausi delle deputate Auriemma e Cherchi*).

PRESIDENTE. La Sottosegretaria di Stato, Matilde Siracusano, ha facoltà di rispondere.

MATILDE SIRACUSANO, *Sottosegretaria*

di Stato per i Rapporti con il Parlamento. Grazie, Presidente. Ringrazio gli onorevoli interroganti per aver sollevato una questione di particolare rilevanza, che richiama l'attenzione sulle condizioni di lavoro della filiera logistica, con particolare riferimento alle attività svolte dalla società Temi Spa e dalle imprese cooperative appaltatrici.

La vicenda investe aspetti essenziali della tutela del lavoro, quali la correttezza dei rapporti tra imprese e lavoratori, il rispetto delle garanzie contrattuali e degli obblighi di legge, nonché la salvaguardia della salute e sicurezza e della libertà sindacale.

Il Governo considera prioritario il contrasto al lavoro irregolare e a ogni forma di sfruttamento, soprattutto nei settori caratterizzati da articolate catene di appalti, nelle quali è fondamentale garantire la trasparenza dei rapporti e l'effettiva tutela dei lavoratori.

Al riguardo, il Ministero dell'Interno, espressamente interpellato, ha reso noto che, tra marzo e giugno del 2026, si sono svolti presso la prefettura di Napoli tre incontri, per affrontare le criticità relative allo stato di agitazione dei lavoratori impiegati nella filiera logistica per conto di Temi Spa. Nel corso degli incontri, secondo quanto riferito dalla prefettura di Napoli, sono state affrontate le criticità segnalate dai lavoratori, con particolare riferimento ai pagamenti e alle condizioni di lavoro. Le interlocuzioni hanno evidenziato la disponibilità al confronto e portato alla condivisione della proposta di avviare tavoli negoziali separati ma paralleli, finalizzati a individuare possibili soluzioni alla vertenza.

Con specifico riferimento alle circostanze segnalate relative all'eventuale utilizzo dello strumento cooperativo per finalità estranee a quelle mutualistiche, alla carenza di effettiva autonomia organizzativa e gestionale e all'assenza di una reale partecipazione dei soci alla vita sociale, si rassicura che il Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, in sinergia con altri enti di vigilanza, in particolare con la Guardia di finanza, ha avviato tutte le

attività di verifica nell'area territoriale citata nell'interpellanza.

Alla luce dei fatti esposti, l'obiettivo è seguire con attenzione l'evoluzione della vertenza, nell'ambito delle competenze delle amministrazioni interessate, favorendo il raccordo tra tutte le istituzioni coinvolte, in particolare affinché siano verificate le eventuali irregolarità e illegittimità segnalate attraverso l'attività di vigilanza dell'Ispettorato nazionale del lavoro.

Al riguardo, il settore della logistica, del trasporto e del magazzinaggio costituisce uno degli ambiti di particolare attenzione dell'attività ispettiva dell'INL, anche in considerazione della diffusione di filiere articolate e di appalti e subappalti ad alta intensità di manodopera.

Il Documento di programmazione della vigilanza e il Piano integrato di attività e organizzazione 2026-2028 confermano, tra le priorità operative dell'Ispettorato, il contrasto al lavoro irregolare e alla somministrazione illecita di manodopera.

A tal fine, l'Ispettorato nazionale del lavoro ha riferito di aver già svolto, tra la fine del 2024 e il 2025, attività ispettive presso le piattaforme di Napoli e Frattamaggiore, riscontrando e contestando, nei confronti di diverse imprese, violazioni in materia di lavoro, registrazioni sul libro unico del lavoro e obblighi contributivi, nonché irregolarità in materia di salute e sicurezza. Le relative diffide e sanzioni risultano, nei casi segnalati, regolarmente ottemperate. In data 21 ottobre 2026 è, inoltre, pervenuta all'ufficio competente dell'INL una delega della procura della Repubblica di Napoli relativa ad un esposto presentato dai lavoratori cui seguiranno gli adempimenti di competenza.

In conclusione, oltre all'attività ispettiva, il Governo ritiene fondamentale sostenere il confronto tra le parti, affinché la vertenza possa evolvere verso soluzioni condivise e durature, capaci di assicurare condizioni di lavoro regolari e dignitose e di prevenire il ripetersi di situazioni analoghe, rassicurando che il Ministero del Lavoro e delle politiche sociali

continuerà a vigilare con la massima attenzione sull'evoluzione della vicenda, affinché sia garantito il rispetto della normativa in materia di lavoro, la regolarità dei rapporti di appalto, la corretta corresponsione delle retribuzioni e delle spettanze dovute, nonché la tutela della salute, della sicurezza e della libertà sindacale dei lavoratori.

Poi, onorevole Carotenuto, ci tenevo a dirle una cosa: ovviamente la presunzione di innocenza vale per tutti. Lei ha detto: lasciamo fare ai giudici il loro lavoro, che infatti è una cosa corretta. Soltanto che, spesso, in quest'Aula, si ha il vizio di non lasciar fare ai giudici il proprio lavoro, ma di diventare cassa di risonanza del lavoro delle procure. L'accusa e il giudizio sono due cose diverse: ci sono le accuse e poi ci sono i processi. Quindi, come noi vogliamo che le istituzioni siano rispettate e che si possa fare il nostro lavoro, cioè legiferare senza interferenze, sarebbe opportuno che imparassimo a fare la stessa cosa anche rispetto ad altre istituzioni.

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

CARMELA AURIEMMA (M5S). Grazie, Presidente. Innanzitutto, prendiamo atto delle prossime verifiche che ha annunciato la Sottosegretaria; sinceramente, noi le registriamo e chiederemo poi conto degli esiti e dei tempi, soprattutto. Il punto vero, Sottosegretaria, è che è vero quello che lei dice, cioè che bisogna attendere i tempi della magistratura, ma qui c'è uno Stato che non è intervenuto. Qui ci sono denunce all'ASL, denunce all'Ispettorato del lavoro e chi doveva fare il proprio lavoro non l'ha fatto, indipendentemente dai procedimenti giudiziari. Questo è gravissimo, anche perché - lo ha detto lei stessa - c'è un lavoro fatto dall'Ispettorato nazionale su questo settore nel 2024, dove emerge che il 60 per cento delle aziende controllate hanno delle irregolarità e si registra lavoro in nero in maniera enorme in questo

settore.

È stato detto in maniera chiara. Questo è un settore in cui c'è una manodopera molto sfruttata ed è una nuova forma di schiavitù: questo lo dobbiamo dire. Stiamo parlando, in questo caso, di lavoratori che, proprio perché hanno denunciato, sono stati puniti. Lei ci ha risposto in merito, appunto, all'ispezione - riscontriamo anche questa delega della procura di Napoli, che è arrivata proprio ieri - e non ci ha risposto, però, sui 12 licenziamenti. Io spero che su questo si possa intervenire in maniera efficace.

Guardi, Sottosegretaria, io so che lei è una donna del Sud e conosce bene i sacrifici che fanno tantissimi lavoratori. Parliamo di ragazzi e parliamo anche di persone che sono oltre l'età normale - sotto i 60 anni - e che dovrebbero, in realtà, fare un lavoro molto più leggero e, invece, sono stati licenziati perché hanno scioperato per un proprio diritto. Ma non stiamo parlando di chissà quale diritto. Stiamo parlando di avere dei bagni nei posti di lavoro, stiamo parlando di avere un rinnovo del contratto con una paga adeguata, perché non è giusto che i lavoratori della logistica del Sud prendano meno dei lavoratori della logistica del Nord. Quindi, su questo vogliamo un intervento incisivo, per suo tramite, del prefetto di Napoli sui 12 licenziamenti.

Noi sappiamo che, su questo, lunedì ci sarà un tavolo in prefettura a Napoli. Speriamo che questo tavolo non sia come gli altri tavoli dell'anno scorso, nei quali, però, subito dopo ci sono stati i licenziamenti. È necessario che il prefetto intervenga su questi 12 licenziamenti, che sono licenziamenti punitivi. E che cosa lo dice? Lo dice il fatto chiaro che questi lavoratori appartengono tutti all'unico sindacato che sta combattendo e che ha la schiena dritta rispetto a un gruppo di potere imprenditoriale che ha un nome e un cognome.

Allora, qui tutti sanno, perché i dati che lei ci ha detto non ci raccontano una realtà diversa da quella raccontata dai lavoratori che noi abbiamo incontrato. Ci dicono di violazioni, ci dicono di ispezioni, ci dicono di una procura

che sta indagando. Eppure, però, passa il tempo, passano i mesi e questi lavoratori ora sono senza stipendio. Allora, il punto vero è che non c'è solo bisogno di norme, ma c'è bisogno che queste norme vengano rispettate, perché altrimenti non ha senso. Il nostro Stato di diritto, se non viene rispettato, non è uno Stato e dobbiamo, appunto, intervenire. Io confido in questo intervento, in modo particolare sui 12 licenziati.

Guardi, Sottosegretaria, qui c'è un mondo, quello della logistica, che è stato descritto molto bene ed è un mondo che è un po' la faccia del nostro consumismo. Noi adesso, anche a discapito del commercio locale, compriamo tutto *online*, ma questa forma di consumismo è a danno dei lavoratori.

Abbiamo avuto l'onore di incontrare questi ragazzi, questi lavoratori, e loro hanno veramente una dignità pazzesca e, nonostante i licenziamenti, nonostante gli atti intimidatori e nonostante il fatto che loro sappiano benissimo che l'appaltatore li conosce personalmente, sa chi protesta, sa chi vuole andare avanti a rivendicare i propri diritti, continuano a scioperare.

Qua c'è un sistema creato ad arte per eludere le norme. Questo non è possibile. Se le indicazioni e la gestione dei tempi delle consegne sono completamente in mano al gruppo Temi, vuol dire che questo sistema di appalti è un sistema di appalti fittizio, che serve soltanto a eludere le norme. Su questo devono intervenire l'Ispettorato del lavoro, la prefettura e anche la magistratura. Ma non possiamo attendere i tempi della magistratura, perché qui c'è la vita delle persone, la vita dei lavoratori, delle loro famiglie e dei loro figli. Questi ragazzi hanno dei mutui e non hanno lo stipendio, non riescono ad arrivare a fine mese e, in più, devono scendere la mattina con la paura di essere licenziati e di perdere quel poco che hanno. Abbiamo avuto l'onore di incontrare questi ragazzi, che hanno una dignità enorme: hanno la schiena spezzata da questo lavoro assurdo, da questo sfruttamento, ma stanno all'impiedi a testa alta.

Sottosegretario, lei ha annunciato anche degli interventi importanti. Noi porteremo una mozione su questo comparto e seguiremo questa vertenza, a iniziare da lunedì in prefettura, e vogliamo che queste ombre, queste situazioni così assurde e inaccettabili, in qualsiasi luogo d'Italia - in qualsiasi luogo d'Italia, perché non è soltanto una battaglia per i lavoratori della provincia di Napoli e di Caserta, ma di ogni luogo d'Italia - non si verifichino da nessuna parte, perché è allucinante quello che ci hanno raccontato. Se venisse confermato, appunto, quello che sostanzialmente paventa il tribunale di Napoli in una nota che noi abbiamo acquisito, cioè che stiamo parlando di situazioni di illegalità diffusa con rilievi penali importanti, veramente non possiamo poi dire, fra due anni, che l'avevamo detto e denunciato e attendere due anni per i tempi della giustizia.

Noi vogliamo che per i lavoratori, in base agli strumenti che ci sono - e ci sono -, l'Ispettorato del lavoro, le ASL e la prefettura intervengano immediatamente per una tutela immediata (*Applausi dei deputati Carotenuto e Cherchi*).

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

Organizzazione dei tempi di esame di una proposta di legge e abbinate.

PRESIDENTE. Avverto che nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna sarà pubblicata l'organizzazione dei tempi per l'esame della proposta di legge n. 2187 e abbinate, recante norme per la tutela degli equidi e loro riconoscimento come animali di affezione (*Vedi l'allegato A*).

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di fine seduta.

Ha chiesto di parlare, a proposito di animali, l'onorevole Cherchi. Ne ha facoltà.

SUSANNA CHERCHI (M5S). Grazie, Presidente. Oggi voglio ricordare due piccole creature innocenti, due macachi che si chiamavano Alan e Larry. Per sette lunghissimi anni hanno conosciuto solo la prigionia, la paura e la sofferenza. Il luogo: l'Università di Parma. Le persone: i ricercatori.

Ma guarda un po' com'è strano. Dà un tono di ufficialità dire: Parma, due ricercatori. La verità è che sono prigionieri e che questi "bambini", scusate, questi macachi sono stati torturati per sette anni: esperimenti, immobilizzazioni, gabbie. Ma quello che non riesco a dimenticare sono i loro occhietti terrorizzati e pieni di angoscia: imploravano pietà. Occhi che sembravano chiedere: ma perché? Non hanno mai potuto correre liberi, arrampicarsi sugli alberi, sentire il vento, il calore del sole. Dopo sette anni di sofferenza, che cosa hanno avuto come ricompensa? Alla fine li hanno uccisi. Non una carezza, non un rifugio, non la possibilità di vivere in pace, ma la morte.

Allora, mi chiedo: ma perché siamo capaci di infliggere tanto dolore a creature che non possono nemmeno difendersi? La scienza deve progredire e io sono la prima a dirlo, ma non può perdere la propria coscienza. Dobbiamo investire nella ricerca senza animali, perché il progresso non può essere indifferente alla sofferenza.

E oggi, da quest'Aula, voglio rivolgermi a Alan e Larry e dire: mi dispiace tanto per quello che vi è successo. Ora nessuno potrà più legarvi, nessuno potrà più farvi del male: siete finalmente liberi. Avrei voluto vedervi vivi, anche. Avrei voluto vedere almeno una volta i piccoli occhi che guardavano senza paura e, invece, quegli occhi si sono chiusi per sempre.

Addio Alan, addio Larry. L'unica libertà che avete avuto è stata la morte e questa non è una conquista della civiltà, è una sconfitta della nostra umanità (*Applausi dei deputati Auriemma e Carotenuto*).

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Lunedì 26 ottobre 2026 - Ore 12

1. Discussione sulle linee generali della proposta di legge:

ZANELLA ed altri: Norme per la tutela degli equidi e loro riconoscimento come animali di affezione. (C. 2187)

e delle abbinate proposte di legge: BRAMBILLA; CHERCHI; EVI ed altri.

(C. 48-2270-2585)

2. Discussione sulle linee generali della mozione Barzotti, Malavasi, Zanella ed altri n. 1-00559 concernente iniziative in materia di disabilità invisibili.

La seduta termina alle 12,12.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 16.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19STA0219710