

SENATO DELLA REPUBBLICA  
————— XIX LEGISLATURA —————

**Giovedì 12 dicembre 2024**

**alle ore 10**

**253<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

**ORDINE DEL GIORNO**

**I. Seguito della discussione del disegno di legge:**

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 (*approvato dalla Camera dei deputati*) - Relatori POTENTI e ANCOROTTI (*Relazione orale*) (1318)

**II. Discussione dei documenti:**

ZANETTIN. - Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul sistema bancario, finanziario e assicurativo, con particolare riguardo alla tutela dei risparmiatori (doc. XXII, n. 14)

- TURCO e altri. - Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul sistema bancario e finanziario (doc. XXII, n. 15)  
- Relatore LOTITO (*Relazione orale*)

**III. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (*testi allegati*) (*alle ore 15*)**

## **INTERROGAZIONE SULLE CRITICITÀ NEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA E NON DI LINEA**

(3-01549) (11 dicembre 2024)

BORGHI Enrico, PAITA, RENZI, FREGOLENT, MUSOLINO, SBROLLINI, SCALFAROTTO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

a più di due anni dalla nomina l'attività del Ministro in indirizzo si caratterizza ad avviso degli interroganti per proclami, carenze e inerzie, che stanno minando e rendendo fortemente inefficiente tutto il sistema dei trasporti pubblici del nostro Paese, come purtroppo constatano quotidianamente i cittadini e i turisti alle prese con ritardi ferroviari, disagi negli aeroporti, carenza del servizio taxi e scarsità qualitativa e quantitativa del servizio di trasporto pubblico di linea;

rispetto ai profili di criticità evidenziati con l'interrogazione a risposta immediata 3-01483 dello scorso 20 novembre, sono emersi ulteriori elementi peggiorativi del quadro trasportistico ed infrastrutturale;

un recente *report* pubblicato sul quotidiano "la Stampa" descrive come ad ottobre 2024, su 7.931 treni veloci, ben 6.159 hanno accumulato ritardi, segnalando come il ritardo accumulato dai Frecciarossa sia stato pari al 77 per cento, dei Frecciargento del 83 per cento e dei Frecciabianca del 78 per cento: dall'indagine pubblicata è emerso inoltre come le ore accumulate di ritardi arrivino a 1.881 e si verifichino principalmente nei giorni feriali, denunciando altresì come tali disagi non siano causati da meri fatti eccezionali, bensì dalla sistematica e strutturale carenza delle linee ferroviarie dovute al sovraccarico;

come si è già ricordato in occasione del *question time* del 21 novembre scorso, la disfunzionalità del trasporto ferroviario non si ha solo nei ritardi e nelle soppressioni, dal momento che l'8 novembre 2024, alla stazione Termini di Roma, il Frecciargento Roma-Genova 8556, programmato con partenza alle ore 16.20, è partito con 50 minuti di anticipo rispetto all'orario previsto, mentre il 2 ottobre, a causa di un guasto alla rete (secondo il Ministro in indirizzo dovuto "a un chiodo"), per più di due ore la circolazione dei treni nelle stazioni di Roma Termini e Tiburtina ha subito gravi ripercussioni, con la cancellazione o la modifica di più di 100 corse tra alta velocità, intercity e regionali;

nella recente riforma del codice della strada (di cui alla legge n. 177 del 2024) e nel "decreto concorrenza 2023" (di cui al decreto-legge n. 215 del 2023), inoltre, le scelte del Ministro in indirizzo hanno danneggiato il trasporto pubblico non di linea in riferimento al noleggio con conducenti (NCC), promuovendo, secondo gli interroganti, una politica vessatoria e introducendo vincoli e sanzioni del tutto sproporzionate ed eccessive, volta indirettamente a favorire la categoria dei

tassisti: in materia di noleggio con conducenti, si deve inoltre citare il recente decreto interministeriale n. 226 del 16 ottobre 2024, il quale con l'introduzione della compilazione del foglio di servizio elettronico avanza gravosi vincoli per i conducenti e per i viaggiatori e prevede altresì l'inaccettabile pausa obbligatoria di 20 minuti tra una corsa e quella successiva, qualora la partenza del viaggio non avvenga presso la rimessa;

in materia di trasporti pubblici non di linea, inoltre, si deve rappresentare la disastrosa situazione dovuta alla mancanza dei servizi taxi, una carenza denunciata da anni e che pregiudica viabilità e benessere cittadino, con tempi di attesa indegni per delle grandi città: in vista dell'anno giubilare e dell'incremento esponenziale di turisti e pellegrini, la situazione per il trasporto pubblico, soprattutto a Roma, appare in prospettiva drammatica, frutto soprattutto di decisioni assunte in questi due anni dal Ministro;

l'azione del Ministro in materia di infrastrutture non pare migliore, anzi anch'essa presenta evidenti note negative che stanno bloccando lo sviluppo e la crescita del nostro Paese, come plasticamente raccontano i ritardi e l'evidente rallentamento, prossimo, ormai, all'immobilismo, dell'attuazione e della messa a terra di importanti opere infrastrutturali previste del PNRR, come si evidenzia dai ritardi di diversi cantieri, su tutto il territorio nazionale, rispetto alle aperture previste;

il Governo e il dicastero, ormai da mesi, continuano ad annunciare la legge delega di riforma del sistema portuale, ma in due anni, oltre ai comunicati stampa e agli annunci durante gli eventi, non è stata avanzata alcuna proposta in concreto, lasciando la portualità italiana in uno stato di perenne incertezza: invece di una riforma del sistema portuale, la quale non pare agli interroganti necessaria, sarebbe opportuno risolvere il problema delle diverse autorità portuali commissariate, nominando i rispettivi presidenti;

gravi lentezze si segnalano anche nell'avvio o nella conclusione dei lavori, con un ulteriore aggravamento, *deficit* e ritardi infrastrutturali nell'esecuzione delle grandi opere, come, ad esempio, nel caso della gronda di Genova, per la quale, sebbene sia stato inaugurato il cantiere, la mancanza di fondi non sta permettendo la conclusione dei lavori;

emblematico, infine, è il caso del progetto per la costruzione del ponte sullo stretto, un'opera di importanza strategica per il Paese, dove per consentire l'approvazione da parte del CIPESS entro quest'anno, con un emendamento alla legge di bilancio per il 2025, a prima firma Molinari, si chiede l'autorizzazione a una spesa complessiva di circa 14,7 miliardi di euro fino al 2032, dove la metà di questi, in particolare (7,7 miliardi), vengono presi dalle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027;

i pessimi risultati finora raggiunti e i peggioramenti dei trasporti pubblici registrati negli ultimi due anni suggeriscono maggiore attenzione verso soluzioni atte a fornire ai cittadini un servizio infrastrutturale e dei trasporti più efficace, invece

che rilasciare dichiarazioni tutt'altro che suffragate dai fatti e volte a deresponsabilizzare chi, da più di due anni, è al vertice di un dicastero fondamentale per lo sviluppo e la crescita del Paese e il benessere dei cittadini,

si chiede di sapere quali azioni il Ministro in indirizzo intenda compiere per risolvere gli evidenti problemi strutturali del servizio di trasporto pubblico, di linea e non, e ferroviario, al fine di fornire, nel suo complesso, un servizio efficiente, puntuale e preciso ai cittadini e ai viaggiatori.

## **INTERROGAZIONE SULL'AUMENTO DELLE TARIFFE FERROVIARIE NEL PERIODO NATALIZIO**

(3-01540) (10 dicembre 2024) (già 4-01652) (4 dicembre 2024)

MAGNI, CUCCHI, DE CRISTOFARO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

ogni anno l'aumento della domanda di viaggi in treno nel periodo natalizio provoca un notevole innalzamento dei prezzi facendo diventare l'acquisto di un biglietto una spesa molto onerosa per chi vuole viaggiare;

nel dicembre 2024 si riscontrano rincari dal 150 al 300 per cento del prezzo dei biglietti, una dinamica in netto aumento anche rispetto agli anni precedenti;

il costo del biglietto di un Frecciarossa da Milano centrale a Bari centrale per un viaggio della durata di circa 7 ore, che a regime normale costa 112 euro, durante il periodo natalizio arriva a 305 euro;

tra le tratte più costose si segnala la Milano-Reggio Calabria, che il 20 dicembre raggiunge il prezzo di 345 euro per un viaggio di 9 ore e 26 minuti, quando solitamente le tariffe base per la stessa tratta, in un periodo non festivo, si aggirano intorno ai 100-140 euro;

al momento l'acquisto di un biglietto aereo da Milano a Bari per lo stesso periodo risulta meno costoso rispetto al viaggio in treno, arrivando al paradosso di rendere più conveniente l'utilizzo di un mezzo più inquinante rispetto alla linea ferroviaria ad alta velocità;

considerato che:

il fenomeno colpisce in particolare lavoratori e studenti fuori sede, che dal Nord tornano al Sud per trascorrere le festività con la famiglia, cittadini e persone che non sempre possono permettersi di pagare prezzi così elevati per un biglietto di sola andata;

l'aumento della dinamica dei prezzi e il rapidissimo esaurimento dei posti che si verifica ogni anno segnala in primo luogo l'insufficienza dell'offerta messa a disposizione nel periodo delle festività natalizie da parte delle principali compagnie ferroviarie e in particolare dei servizi ad alta velocità;

il problema dell'aumento delle tariffe si aggiunge al già grave peggioramento della qualità del servizio ferroviario avvenuto nell'ultimo anno legato ad aumenti dei ritardi, guasti sempre più frequenti alla linea e disagi in genere, rendendo ancora più odioso per gli utenti pagare delle cifre assolutamente ingiustificate;

ritenuto che:

il servizio di trasporto pubblico dovrebbe comportare la possibilità di una mobilità accessibile a tutti e a dei costi sostenibili;

è interesse generale favorire l'utilizzo del trasporto pubblico su rotaia per alleggerire il traffico stradale e aereo al fine di contribuire all'abbattimento delle emissioni climalteranti,

si chiede di sapere:

quali misure di competenza il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per calmierare i prezzi delle tariffe ferroviarie ad alta velocità per il periodo delle festività natalizie;

se, in particolare, non ritenga necessario adottare iniziative finalizzate ad aumentare l'offerta del servizio e soddisfare l'intera domanda da parte degli utenti.

## **INTERROGAZIONE SULLE TEMPISTICHE DI REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE COLLEGATE ALLE OLIMPIADI INVERNALI MILANO-CORTINA 2026**

(3-01547) (11 dicembre 2024)

BORGHI Claudio, PUCCIARELLI, ROMEO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

i XXV giochi olimpici invernali Milano-Cortina 2026 rappresentano una grande opportunità per l'Italia intera non solo in termini di visibilità internazionale, ma anche per lo sviluppo economico e infrastrutturale del territorio;

le opere connesse ai giochi, tra cui strade, ferrovie e impianti sportivi, sono cruciali non solo per il successo dei giochi, ma anche per il miglioramento della mobilità e della qualità della vita nelle aree interessate;

al fine di consentire la realizzazione delle infrastrutture necessarie allo svolgimento delle olimpiadi, l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, ha autorizzato la costituzione della Società infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026 S.p.A. (SIMICO);

in considerazione dei ritardi maturati negli anni precedenti, questo Governo è tempestivamente intervenuto con il decreto-legge 5 febbraio 2024, n. 10, con l'obiettivo di assicurare la realizzazione delle opere connesse allo svolgimento delle olimpiadi in tempi rapidi e compatibili con la data di svolgimento dell'evento;

in particolare, sono stati potenziati i ruoli di ANAS e RFI in qualità di soggetti attuatori, in virtù del rispettivo *know how* e delle competenze tecniche specifiche in materia di infrastrutture stradali e ferroviarie;

insieme alla diversificazione dei soggetti attuatori, sono state introdotte alcune innovazioni al suddetto decreto-legge n. 16 in merito al regime di funzionamento e di composizione del consiglio di amministrazione della SIMICO: in particolare, dei 3 membri designati, si prevede che uno assuma le funzioni di presidente, uno le funzioni di amministratore delegato e uno quelle di consigliere. All'amministratore delegato della società restano attribuite, inoltre, le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di alcuni degli interventi stradali previsti;

la realizzazione delle opere olimpiche nei tempi previsti, attraverso una gestione efficiente ed efficace degli interventi e delle attività connesse, è un obiettivo dell'intero Paese,

si chiede di sapere quali siano i tempi di realizzazione delle infrastrutture necessarie allo svolgimento delle olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, anche alla luce delle citate iniziative.

## **INTERROGAZIONE SULLE VALUTAZIONI SISMICHE RELATIVE AL PROGETTO DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA**

(3-01550) (11 dicembre 2024)

IRTO, BOCCIA, BASSO, FINA - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*  
- Premesso che:

la sicurezza sismica rappresenta uno degli aspetti più critici per l'infrastruttura del ponte sullo stretto di Messina, data la sua ubicazione in una delle aree a più alto rischio sismico del continente europeo, soggetta a terremoti storicamente devastanti: su tutti, il terremoto di Messina del 1908. Il progetto del ponte sullo stretto, per la sua complessità ingegneristica e l'elevato impatto ambientale, richiede pertanto approfondite analisi tecniche, tra cui una rigorosa valutazione del rischio sismico, considerata la posizione in cui deve sorgere l'opera;

nei documenti allegati dalla Stretto di Messina S.p.A. alla commissione VIA relativi al progetto, è stata inserita una relazione sismica riguardante il ponte attribuita all'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia;

in merito alla relazione, il 13 novembre 2024, sul sito dell'INGV, è stato pubblicato un comunicato che recita: "Con riferimento alle notizie di stampa diffuse in questi giorni in merito alla 'Realizzazione di attività di studio e ricerca volte alla predisposizione di risposte alle Richieste di integrazione istruttorie e documentali VIA83 e VIA84 formulate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)', l'Istituto chiarisce che il 26 settembre 2024 è stato stipulato con 'Sapienza' università di Roma, per il tramite del Dipartimento di scienze della terra, un 'accordo di collaborazione scientifica ai sensi dell'art. 15 della L. 241/1990 e ss.mm.ii.', il cui allegato tecnico specifica chiaramente che le relazioni tecnico-scientifiche prodotte a valle dell'accordo sono di esclusiva responsabilità degli autori, ancorché dipendenti dell'INGV, con esclusione di qualsivoglia responsabilità dell'Istituto sul loro contenuto e utilizzo". Pertanto, l'Istituto si dichiara totalmente estraneo a qualsivoglia relazione che, eventualmente firmata da personale dell'INGV, rappresenta solo il pensiero scientifico degli autori, così come disposto dall'accordo;

l'INGV è l'ente pubblico di riferimento in Italia per lo studio dei fenomeni geofisici, vulcanologici e sismici, e dispone delle competenze tecnico-scientifiche

necessarie per sviluppare approfondite attività di studio e ricerca per opere di tale rilevanza. Il coinvolgimento formale e istituzionale dell'INGV nella redazione di una relazione sismica sull'opera garantirebbe rigore scientifico, imparzialità e trasparenza al procedimento, evitando fraintendimenti ed utilizzi impropri di lavori non ufficiali. L'assenza di un mandato formale e trasparente all'INGV per svolgere una valutazione istituzionale sul rischio sismico del ponte sullo stretto solleva interrogativi sull'effettiva affidabilità delle analisi finora presentate e rischia di compromettere la credibilità complessiva del processo decisionale in atto;

nei mesi scorsi sono stati sollevati, a più riprese, numerosi aspetti critici in merito alla realizzazione dell'opera. Il comitato tecnico-scientifico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale organismo indipendente chiamato a valutare il progetto, ha presentato una relazione contenente 68 raccomandazioni attinenti ai dubbi emersi nel corso dell'esame, tra cui la richiesta di un aggiornamento della "zonizzazione microsismica". I tecnici del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica hanno chiesto 239 integrazioni documentali alla società Stretto di Messina, nell'ambito della valutazione del progetto, enucleando tutti gli interrogativi che circondano il possibile impatto dell'opera, tra i quali viene in risalto la richiesta di un quadro aggiornato delle "condizioni di pericolosità da maremoto". Ad aggravare i rilievi operati dal comitato e dal Ministero dell'ambiente intervengono, altresì, quelli elaborati dalla commissione tecnica per la microzonazione sismica sulla base delle "linee guida per la gestione del territorio in aree interessate da faglie attive e capaci", messe a disposizione della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nel 2015, che il progetto del ponte non rispetta. I punti di ancoraggio, il pilone, il pontile e gli svincoli sul versante calabrese ricadrebbero in un'area soggetta a un regime di limitazione di edificabilità assoluta secondo quanto emerge dal "catalogo delle faglie capaci" (ITHACA) dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, in quanto posta su una nuova faglia finora mai rilevata dagli studi effettuati. L'ISPRA riporta la mancanza di un intervento del legislatore per la previsione di strumenti finalizzati a regolamentare la pianificazione territoriale in prossimità delle faglie capaci o a introdurre vincoli di edificabilità, in quanto il problema della fagliazione superficiale è stato fino ad ora considerato solo da documenti che costituiscono indirizzi non vincolanti da un punto di vista normativo;

la commissione VIA ha approvato il progetto definitivo del ponte, previa ottemperanza di 62 prescrizioni fra le quali figura, al n. 34, quella che prevede che il proponente deve presentare uno studio in cui siano maggiormente approfonditi i rilevamenti geologici e geomorfologici, le indagini geofisiche, sismologiche e paleosismologiche, e la caratterizzazione delle faglie, con particolare riferimento alle faglie capaci e che possono essere ritenute ancora attive;

come evidenziato sul sito [Stretto di Messina.it](http://Stretto di Messina.it), nella pagina dedicata al progetto definitivo è riportato che il ponte e i collegamenti a terra sono in grado di resistere

a sisma di magnitudo 7,1 della scala Richter. Tuttavia, è noto che lo stretto può essere un'area epicentrale per eventi sismici anche di magnitudo ben superiore, e quindi con accelerazioni attese sul suolo (PGA) superiori ad 1g e fino a 2g, ossia ben superiori a quelle registrate per il terremoto de L'Aquila (0,66g) e di Amatrice e Norcia (rispettivamente 0,86 e 0,95g). Dalla documentazione disponibile, come riferimento di terremoto di progetto per il ponte, l'accelerazione utilizzata è di soli 0,58g,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e quali siano le valutazioni in merito al deposito di una relazione sismica sul ponte sullo stretto di Messina attribuita in modo non corrispondente al vero all'INGV e che ha costretto l'Istituto a diramare un comunicato stampa per denunciare la sua totale estraneità alla suddetta relazione;

se intenda attivarsi, per quanto di competenza, affinché sia conferito un mandato ufficiale all'INGV affinché svolga un'approfondita indagine relativa al rischio sismico in merito alla realizzazione del ponte, nel rispetto delle procedure accurate previste dall'istituto per tale importante attività, del rigore scientifico, dell'imparzialità e della trasparenza che caratterizzano i lavori dell'INGV;

se non ritenga opportuno sospendere l'*iter* relativo alla realizzazione del ponte nell'attesa degli studi e degli approfondimenti, da parte dell'INGV, di natura geologica, geomorfologica, geofisica, sismologica e paleosismologica, oltre alla caratterizzazione delle faglie, con particolare riferimento alle faglie capaci e che possono essere ritenute ancora attive;

se non ritenga opportuno, alla luce dell'elevata sismicità dello stretto di Messina anche per terremoti di magnitudo ben superiore a 7, e quindi con accelerazioni attese sul suolo (PGA) superiori ad 1g e fino a 2g, che alla documentazione relativa all'opera siano allegati studi scientifici ufficiali che abbiano come riferimento di terremoto per il progetto l'utilizzo di accelerazioni attese al suolo fino a 2g e non come attualmente previsto di soli 0,58g e, quindi, una resistenza delle strutture del ponte ad eventi di magnitudo ben superiore a 7,1 della scala Richter;

se non ritenga opportuno, per quanto di competenza, attivarsi affinché sia regolamentata la pianificazione territoriale in prossimità delle faglie capaci e siano introdotti rigorosi vincoli di inedificabilità in tali aree, come evidenziato a più riprese dall'ISPRA.

## **INTERROGAZIONE SULLE COMUNITÀ ENERGETICHE RINNOVABILI E SUL REDDITO ENERGETICO NAZIONALE**

(3-01546) (11 dicembre 2024)

GASPARRI, TREVISI, DAMIANI, DE ROSA, FAZZONE, GALLIANI, LOTITO, PAROLI, OCCHIUTO, RONZULLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, ZANETTIN - *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*  
- Premesso che:

la misura sulle comunità energetiche, misura ideata dai precedenti Governi, si sta rivelando un *flop* e si rischia di perdere parte dei 2,2 miliardi di euro stanziati nel PNRR per sostenere la formazione di queste aggregazioni in comuni con meno di 5.000 abitanti. Le comunità energetiche così come introdotte mancano dei presupposti tecnici per funzionare. Al momento ci sono infatti due generi di problemi. La prima criticità ruota sul fatto che una cifra così considerevole è destinata solo ai comuni sotto i 5.000 abitanti che, in genere, non hanno le risorse per gestire e progettare interventi di questo tipo; la seconda criticità ruota attorno al fatto che l'associazione in partecipazione è impossibile da finanziare da parte delle banche, visto che spesso non si è in grado di fornire sufficienti garanzie per poter poi ricevere fondi. L'ideale sarebbe prevedere un sistema in cui lo Stato possa semplificare la costituzione delle CER (comunità energetiche rinnovabili), prevedendo una procedura semplificata e adeguate garanzie o in alternativa costituire una grande comunità energetica nazionale per utilizzare i fondi del PNRR, prima che vadano perduti;

il reddito energetico nazionale è uno strumento fondamentale affinché l'elettrificazione dei consumi finali sia realmente sostenibile. Questa misura, che utilizza le superfici private dei cittadini per realizzare impianti fotovoltaici finanziati a fondo perduto, è davvero "*win-win*". Se da un lato, infatti, i cittadini possono beneficiare dell'autoconsumo, dall'altro l'energia in eccedenza viene valorizzata dallo Stato. La misura è stata dunque un successo grazie al lavoro del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sebbene ci sia qualche aspetto tecnico che merita un approfondimento. In particolare, i requisiti assicurativi eccessivamente stringenti rendono complesso per gli installatori trovare polizze per assicurare l'impianto. Il costo della polizza, infatti, è spesso addirittura superiore a quello dell'impianto stesso. Andrebbe individuata una soluzione per ridimensionare le clausole assicurative, in modo da evitare che il costo della polizza assicurativa sia superiore a quella degli impianti installati. Purtroppo questa criticità sta al momento bloccando un gran numero di installatori, si chiede di sapere quale sia la posizione e le soluzioni del Ministro in indirizzo rispetto alle due tematiche evidenziate.

## **INTERROGAZIONE SUL "REDDITO DI LIBERTÀ" PER LE DONNE VITTIME DI VIOLENZA**

(3-01542) (10 dicembre 2024) (già 4-01384) (5 agosto 2024)

DAMANTE, MAIORINO, BILOTTI, PIRRO, NAVE, LOPREIATO, LICHERI Sabrina, CASTELLONE, FLORIDIA Barbara - *Al Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità* - Premesso che:

l'art. 1, comma 187, della legge 30 dicembre 2023, n. 213 (legge di bilancio per il 2024), ha previsto l'assegnazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 e di 6 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027, al fine di incrementare la misura del reddito di libertà, per garantire l'effettiva indipendenza economica e l'emancipazione delle donne vittime di violenza in condizione di povertà, rendendola così strutturale. Le risorse vanno poi ripartite su base regionale tenendo conto del numero di donne residenti, con uno o più decreti dell'autorità politica delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

ad oggi, a quasi 8 mesi dall'approvazione della legge di bilancio, il decreto di assegnazione delle risorse all'INPS non è ancora stato adottato;

alla riunione del 31 luglio 2024 dell'osservatorio sulla violenza contro le donne, presieduta dal Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità, la vicepresidente dell'ANCI ha evidenziato che alla data del 31 maggio 2024, su 6.489 domande presentate agli sportelli comunali dalle donne vittime di violenza, solo 2.772 richieste sono state evase e hanno ricevuto il sostegno economico, mentre 3.026 richieste restano ancora senza risposta da parte dell'INPS per l'esaurimento dei fondi a disposizione;

considerato che:

dal 2020 al 2023 il fondo è stato complessivamente di 13.850.000 euro e il *report* dell'INPS al 31 maggio 2024 evidenzia che sono stati usati quasi tutti i fondi messi a disposizione fino al 2023, il *budget* residuo ammonterebbe a 299.604 euro, inerente alle sole somme non utilizzate spettanti alla Provincia autonoma di Trento e Bolzano;

per poter, quindi, liquidare la misura alle restanti 3.026 donne vittime di violenza che ne hanno fatto richiesta al 31 dicembre 2023 servirebbero 14.542.800 euro. Ne consegue che i 10 milioni di euro previsti per l'anno 2024 risulterebbero

insufficienti a fare fronte alle domande presentate nell'anno precedente; infatti, allo stato attuale non si potranno accogliere più di circa 2.083 richieste;

considerato infine che il ritardo nell'adozione del suddetto decreto comporta una grave mancanza di sostegno per molte donne in situazioni di vulnerabilità, che attendono risposte concrete dalle istituzioni. La situazione denota una carenza di sensibilità istituzionale su un tema delicato e urgente come la violenza contro le donne,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto sopra esposto e quali siano i motivi per cui il decreto di assegnazione delle risorse previste per il reddito di libertà non sia ancora stato emanato, nonostante siano trascorsi 8 mesi dall'approvazione della legge di bilancio per il 2024;

quali azioni intenda intraprendere per accelerare l'adozione del decreto e garantire il rapido accesso al sostegno economico per le donne vittime di violenza;

se non ritenga necessario adottare misure aggiuntive per integrare e rafforzare l'efficacia e la tempestività dell'assistenza economica alle donne vittime di violenza, anche alla luce dei dati dell'INPS al 31 maggio 2024 che evidenziano una significativa discrepanza tra le domande presentate e quelle evase;

se non ritenga altresì necessario, vista l'importanza dell'attività di prevenzione alla violenza sulle donne, avviare una seria campagna comunicativa volta a rendere nota l'universalità dell'accesso alle donne vittima di violenza.

## **INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE PER PROMUOVERE IL RUOLO DELLE DONNE IN AMBITO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO**

(3-01551) (11 dicembre 2024)

MIELI, LEONARDI, LIRIS, SPINELLI, SALLEMI, AMIDEI, SIGISMONDI, IANNONE, MANCINI, ANCOROTTI, DE CARLO, SISLER, BARCAIUOLO, ROSA, SATTA, MATERA, MELCHIORRE, MAFFONI, SALVITTI, GELMETTI, RUSSO, TUBETTI, DE PRIAMO, PETRUCCI, SCURRIA, FALLUCCHI, DELLA PORTA, RAPANI, MENIA, CAMPIONE, PETRENGA, AMBROGIO - *Al Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità* -  
Premesso che:

la valorizzazione del contributo delle donne allo sviluppo della nazione e dei territori e alla crescita della società è stata fin dall'inizio al centro dell'attenzione del Governo, sia con riguardo al riconoscimento delle esperienze che le donne del passato (come quelle menzionate dal Presidente del Consiglio Meloni nel suo discorso di insediamento) hanno lasciato in eredità, sia sul fronte della promozione di pari opportunità per il presente e per il futuro;

le politiche messe in campo sono premiate da risultati importanti, come quello riferito all'incremento *record* dell'occupazione femminile;

il Parlamento è impegnato nella medesima direzione, come dimostra ad esempio l'iniziativa legislativa promossa da Fratelli d'Italia che ha portato alla legge sull'istituzione della settimana nazionale delle discipline scientifiche, tecnologiche, ingegneristiche e matematiche (le cosiddette STEM), che tra l'altro incrementa il fondo per i diritti e le pari opportunità istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, proprio al fine di promuovere gli studi scientifici presso le giovani generazioni e in particolare di contribuire a colmare il divario di genere che ancora si registra fortemente in questo ambito;

per perseguire efficacemente le suddette finalità è importante vi sia una sinergia tra le istituzioni, i territori, il mondo della scuola e della formazione universitaria, il mondo del lavoro e dell'impresa, per un'azione integrata,

si chiede di sapere quali iniziative di competenza la Ministra in indirizzo abbia intrapreso o intenda intraprendere per valorizzare il ruolo delle donne nella storia della nazione e promuovere la presenza femminile negli ambiti, come quello delle STEM, in cui è oggi sottorappresentata.

