

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

Giovedì 10 ottobre 2024

alle ore 10

230^a Seduta Pubblica
—————

ORDINE DEL GIORNO

I. Interrogazioni (*testi allegati*)

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

INTERROGAZIONI

INTERROGAZIONE SULLO SFALCIO DELLE PIANTE DI INTERESSE APISTICO

(3-00977) (21 febbraio 2024)

NATURALE, NAVE, LICHERI Sabrina, BEVILACQUA, CATALDI, PIRONDINI, PIRRO, DAMANTE, LOPREIATO, ALOISIO, CASTIELLO, MAZZELLA, CROATTI, MAIORINO, FLORIDIA Barbara, TREVISI - *Al Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste* - Premesso che:

l'eco-schema 5 della politica agricola comune 2023-2027, recante misure specifiche per gli insetti impollinatori, prevede che non vengano effettuate operazioni di sfalcio, trinciatura, sfibratura delle piante di interesse apistico per tutto il periodo dalla germinazione al completamento della fioritura;

sul punto, il decreto del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste 23 dicembre 2022, che introduce “Disposizioni nazionali di applicazione del regolamento (UE) 2021/2115 del Parlamento europeo e del Consiglio del 2 dicembre 2021, per quanto concerne i pagamenti diretti”, stabilisce che, per le piante di interesse apistico, il periodo tra la germinazione e il completamento della fioritura è da considerarsi coincidente con tutto l'arco compreso tra il 1° marzo e il 30 settembre;

questo limite comporta che solo dopo il 30 settembre le piante di interesse apistico possano essere interrate;

l'impossibilità, specie nel periodo estivo, di effettuare qualsivoglia operazione di sfalcio, trinciatura o sfibratura, come dettagliata nel decreto, oltre ad esporre numerosi territori collocati nelle aree più calde del Paese ad un preoccupante rischio di incendi, pone in difficoltà gli operatori del comparto, poiché il divieto vige a prescindere dall'effettivo ciclo di germinazione-completamento della fioritura del miscuglio in campo;

sebbene ai sensi della legge 21 novembre 2000, n. 353, recante “Legge quadro in materia di incendi boschivi”, le Regioni, le Province autonome e gli altri enti territoriali possano prevedere al riguardo disposizioni mirate a ridurre le cause e il potenziale innesco d'incendio, tra cui l'obbligo di realizzazione di fasce antincendio, permane la difficoltà di fondo relativa alle delimitazioni temporali imposte dalla disciplina nazionale di dettaglio;

considerato che, in un simile quadro, non va sottovalutata la sinergia virtuosa che riguarda gli insetti impollinatori e le piante e che rappresenta la base per il funzionamento degli ecosistemi. Al proposito, oltre il 75 per cento delle principali colture agrarie e circa il 90 per cento delle piante selvatiche da fiore si servono di api, vespe, farfalle, coccinelle, ragni, rettili, uccelli e mammiferi e, più in generale, di impollinatori,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga necessario provvedere ad introdurre strumenti derogatori, specie per i territori collocati nelle aree più calde del Paese, che tengano conto dell'effettivo ciclo di germinazione-completamento della fioritura del miscuglio in campo e che possano scongiurare efficacemente, anche in previsione dell'arrivo della stagione estiva, possibili effetti avversi, quale il rischio di incendi.

INTERROGAZIONI SULLA SITUAZIONE DELL'ISTITUTO PENITENZIARIO PER MINORENNI DI TREVISO

(3-00362) (19 aprile 2023)

MARTELLA, MALPEZZI, FURLAN, CAMUSSO, ROSSOMANDO, RANDO, CRISANTI, ROJC - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

l'istituto penale per i minori di Treviso è stato aperto nel 1981, a seguito della dismissione della struttura minorile veneziana, ricavando alcuni spazi all'interno del carcere per adulti;

la struttura non si presenta come un edificio progettato a tale scopo e a riprova di ciò basti pensare al fatto che il Garante nazionale dei diritti delle persone detenute, nel visitare l'istituto nell'estate 2016, lo descrisse testualmente come “un parallelepipedo disposto su due piani in cui coabitano uffici, camere di pernottamento e locali per le attività. La principale criticità dell'istituto penale minorile è l'inadeguatezza e la carenza di spazi”;

durante la visita il Garante affermò anche che “Colpisce negativamente la contiguità e la mescolanza tra il carcere per adulti e l'istituto per minori, anche se i contatti tra le due tipologie di detenuti sono sempre evitate”;

tali parole servono a ben comprendere in quale contesto si è sviluppata la violenta sommossa del 12 e 13 aprile 2022 che portò alla chiusura della struttura;

il primo firmatario della presente interrogazione ha avuto modo di visitare l'istituto in data 30 gennaio 2023 e lo scorso 14 aprile, e, in queste circostanze, anche di interloquire con i responsabili dell'amministrazione penitenziaria, gli agenti della Polizia penitenziaria e gli operatori;

la previsione di interventi di ripristino a seguito dei danni registrati durante la sommossa, come riportato anche in un documento predisposto dalle organizzazioni sindacali della Polizia penitenziaria, non ha affatto posto rimedio alle criticità strutturali che lasciano sostanzialmente immutati i rischi di incolumità dei detenuti, del personale in servizio e di tutti coloro che vi accedono;

la convivenza in un unico reparto di detenuti minorenni e adulti, la mancanza di un locale per eventuali isolamenti sanitari, l'esistenza di un unico sbarramento che separa la “sezione” dal resto dell'istituto e dalle porte di uscita comportano serissime difficoltà nella gestione dei detenuti;

inoltre, i lavori effettuati per i servizi igienici appaiono del tutto inadeguati. Altrettanto si dica relativamente alla sicurezza della sezione, stante la mancanza di un secondo accesso; inoltre il cancello risulta essere l'unico sbarramento tra il reparto detentivo e le diverse aree sensibili quali l'infermeria, l'ufficio del comandante nonché le porte d'uscita dell'istituto che tra l'altro sono in vetro e alluminio;

a queste carenze strutturali si aggiunga il mancato ripristino dell'impianto di videosorveglianza e la mancanza di una garitta nel cortile passeggi;

come di tutta evidenza, le attuali condizioni dell'istituto minorile difficilmente rispondono alle finalità rieducative dei detenuti e anzi rischiano finanche di aggravare le condizioni di fragilità;

da circa un anno manca un direttore in pianta stabile e dal 1° marzo 2023 questa figura è divenuta del tutto assente;

inoltre, dei 7 educatori previsti dalla pianta organica ne sono presenti solo 2 e nel complesso su 15 unità di personale civile risultano esserne in servizio solo 5. Si aggiunga che mancano anche 11 agenti penitenziari;

secondo quanto risulta, lo stesso Dipartimento per la giustizia minorile e di comunità starebbe ipotizzando la previsione di trasferire l'istituto minorile presso una struttura più idonea, che sarebbe stata individuata nell'ex casa circondariale di via Verdi a Rovigo, anch'essa interessata da lavori di ristrutturazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga che i lavori di ripristino siano propedeutici alla riapertura della struttura di Treviso, nonché se ritenga tale struttura ancora compatibile con gli obiettivi di rieducazione dei detenuti;

quali iniziative ritenga opportuno intraprendere al fine di assicurare la presenza presso l'istituto di un adeguato quantitativo di personale al fine di garantire il pieno funzionamento della struttura.

(3-01099) (30 aprile 2024)

MARTELLA, BAZOLI, MIRABELLI, ROSSOMANDO, VERINI - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

l'istituto penale minorile di Treviso è stato aperto nel 1981, a seguito della dismissione della struttura minorile veneziana, ricavando alcuni spazi all'interno del carcere per adulti;

come già evidenziato dagli interroganti nel precedente atto di sindacato ispettivo 3-00362, cui peraltro il Ministro in indirizzo non ha ancora risposto, la struttura non si presenta come un edificio progettato a tale scopo e a riprova di ciò basti pensare al fatto che il Garante nazionale dei diritti delle persone detenute nel visitare l'istituto nell'estate 2016 lo descrisse testualmente come “un parallelepipedo disposto su due piani in cui coabitano uffici, camere di pernottamento e locali per le attività. La principale criticità dell'istituto penale minorile è l'inadeguatezza e la carenza di spazi”;

benché siano ormai terminati i lavori previsti per la riqualificazione e messa in sicurezza dell'istituto, gli interventi edili eseguiti rispondono a una “finalità di mero ripristino dello stato di fatto preesistente”, e non agiscono in maniera concreta sulle molteplici criticità;

permangono, infatti, numerose problematiche legate al sovraffollamento, che interessano non solo questo istituto ma l'intero sistema penitenziario nazionale. Alla carenza cronica di posti è sopraggiunto, in ultima istanza, un picco delle detenzioni determinato dall'entrata in vigore del “decreto Caivano”;

come denunciato dall'associazione “Antigone” nel rapporto “Prospettive minori” a seguito dell'approvazione del decreto-legge 15 settembre 2023, n. 123, si è registrato un preoccupante aumento dei detenuti minori per cui è stata disposta la misura cautelare in carcere. Mentre nel 2021 gli ingressi registrati erano 835, nel corso del 2023 sono saliti a 1.143, la cifra più alta degli ultimi 15 anni;

il sovraffollamento delle strutture, sommato alla carenza di personale della Polizia penitenziaria, ha contribuito in maniera decisiva alla proliferazione di episodi di violenza, maltrattamento e abuso, nonché ai suicidi, che hanno registrato nel periodo *post* pandemico un sensibile aumento;

non è esente da tali problematiche l'istituto penale minorile di Treviso. Attualmente, al suo interno sono detenuti 20 minori, a fronte di una capienza massima di 12 persone. Inoltre, non è stato posto alcun rimedio alle criticità strutturali relative agli spazi necessari per le attività rieducative e ricreative e ai rischi di incolumità dei detenuti, del personale in servizio e di tutti coloro che accedono all'istituto, che rimangono immutati;

l'impegno e la professionalità degli operatori presenti non possono colmare le oggettive lacune strutturali rilevate anche nel corso dell'ultima visita effettuata;

la convivenza in un unico reparto di detenuti minorenni e detenuti adulti, la mancanza di un locale per eventuali isolamenti sanitari, l'esistenza di un unico sbarramento che separa la “sezione” dal resto dell'istituto e dalle porte di uscita comportano serissime difficoltà nella gestione dei detenuti;

alla luce dei terribili avvenimenti verificatisi all'interno dell'istituto penale minorile “Cesare Beccaria” di Milano, appare quantomai indispensabile ricondurre l'esecuzione della pena, con particolare riferimento a quella minorile, ad un livello adeguato agli *standard* dei Paesi democratici, nel rispetto dei principi costituzionali e di quelli europei e sovranazionali volti al pieno recupero e reinserimento sociale del condannato, garantendo altresì che la detenzione avvenga nel pieno rispetto dei diritti umani;

in tal senso, sarebbe opportuno prevedere, nelle more del completamento del nuovo istituto penale per minorenni di Rovigo, interventi di manutenzione idonei, tali da soddisfare i requisiti minimi di convivenza civile e consentire il pieno

funzionamento della struttura, a cominciare dalla ristrutturazione delle aree esterne,

si chiede di sapere:

quando termineranno i lavori per la realizzazione dell'istituto penitenziario minorile di Rovigo, opera indispensabile al fine di alleggerire il sovraffollamento del carcere minorile di Treviso;

quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare nell'ambito delle proprie competenze, al fine di risolvere le problematiche legate al sovraffollamento e alla carenza cronica di personale che affliggono il sistema penitenziario, impedendo di fatto una corretta attuazione del principio costituzionale che prevede la funzione rieducativa della pena detentiva.

INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE PER RIDURRE IL SOVRAFFOLLAMENTO NELLE CARCERI UMBRE

(3-01094) (24 aprile 2024)

VERINI, BAZOLI, MIRABELLI, ROSSOMANDO - *Al Ministro della giustizia* -
Premesso che:

al 31 marzo 2024 erano 61.049 le persone detenute, a fronte di una capienza ufficiale di 51.178 posti. Le donne erano 2.619, il 4,3 per cento dei presenti, e gli stranieri 19.108, il 31,3 per cento;

dalla fine del 2019 alla fine del 2020, a fronte delle misure deflative adottate durante la pandemia, le presenze in carcere erano calate di 7.405 unità. Ma sono subito tornate a crescere con un aumento di 770 unità nel 2021, di 2.062 nel 2022 e di 3.970 nel 2023. Nell'ultimo anno la crescita delle presenze è stata in media di 331 unità al mese, un andamento che, se confermato anche nel 2024, porterebbe ad oltre le 65.000 presenze entro la fine dell'anno;

con l'aumento cresce anche il tasso di affollamento ufficiale, che raggiunge a livello nazionale il 119,3 per cento;

i tassi di affollamento più alti a livello regionale si continuano a registrare in Puglia (152,1 per cento), in Lombardia (143,9) e in Veneto (134,4). In Umbria si ferma al 115,1 per cento a cui corrispondono 1.548 detenuti a fronte di una capienza massima di 1.345 posti. A Perugia sono 421 i detenuti a fronte di 363 posti, a Terni 556 per 422 posti, a Spoleto 456 per 462 posti e a Orvieto 115 per 98 posti;

tra le soluzioni al sovraffollamento, secondo il XX rapporto dell'associazione "Antigone" dal titolo "Nodo alla gola", che si occupa delle condizioni della detenzione in Italia, presentato il 22 aprile 2024, non figura certamente l'edilizia penitenziaria. I tempi medi di costruzione di un carcere, nella storia recente, sono stati circa di 8-10 anni. Il costo medio di un carcere per 400 persone è di circa 30 milioni di euro. Ciò significa che oggi ci vorrebbero circa 40 nuove carceri, per un costo di un miliardo e 200 milioni di euro; a queste somme si dovrebbero aggiungere anche quelle, ingenti, per assumere almeno 300 poliziotti per ogni istituto, e quindi altre 12.000 unità di Polizia penitenziaria, oltre a tutte le altre figure professionali, ai servizi necessari per far funzionare gli istituti;

le cronache registrano un preoccupante incremento dei suicidi in carcere, che già alla data del 15 aprile 2024 ammontavano a 30, con una media dall'inizio dell'anno di uno ogni 3,5 giorni; al riguardo val la pena evidenziare come nel 2022 a fine anno si sono registrati ben 85 suicidi, il numero più alto mai registrato finora. Aumenta anche il numero di morti in carcere per cause diverse dal suicidio;

nell'ultimo anno sono 5 le persone che si sono tolte la vita nelle carceri dell'Umbria. nel rapporto di Antigone si evince che l'Umbria è la regione d'Italia

in cui più volte si è applicato l'isolamento e in particolare questo avviene nel carcere di "Capanne", con una media di 117,91 provvedimenti di isolamento disciplinare applicati nel 2022 per ogni 100 detenuti; a seguire ci sono Orvieto (99,78) e Spoleto (40,57). Perugia è anche uno degli istituti con il più alto tasso di detenuti stranieri (59,6 per cento);

la carenza di personale è una delle criticità sistemiche che attanagliano gli istituti penitenziari, una carenza trasversale che riguarda tutti gli operatori penitenziari, dal personale amministrativo ai funzionari giuridico-pedagogici, sino ad arrivare ai direttori. Il rapporto tra detenuti e agenti attuale è pari ad 1,96 detenuti per ogni agente, a fronte di una previsione di 1,5. In Umbria il rapporto è pari a 2. L'affollamento e la carenza di personale determinano altresì mancanza di un'adeguata copertura di cure sanitarie, pochi fondi per la formazione e per il lavoro, anche in vista del reinserimento sociale;

a fronte delle difficilissime condizioni di vita di chi si trova in questi spazi ristretti e non adeguati, condannato o lavoratore che sia, si continua a introdurre nuovi reati e ad inasprire le pene per i reati già esistenti, una politica criminogena che porta ad un continuo sovraffollamento carcerario, senza personale sufficiente a gestire numeri elevatissimi, con un vistoso aggravamento delle condizioni di sanità e senza alcun investimento nella formazione, strumento indispensabile per la rieducazione;

in Umbria risultano essere sempre più frequenti episodi di violenza e di aggressione tra detenuti e tra questi ultimi e il personale della Polizia penitenziaria e nel territorio regionale non è presente alcuna residenza per l'esecuzione delle misure di sicurezza da destinare alla popolazione carceraria affetta da disturbi psichici; più complessivamente il sistema carcerario italiano non è dotato di un efficiente servizio psichiatrico con specialisti medici all'interno di ogni struttura penitenziaria a fronte dell'elevato numero di detenuti che presentano disturbi psichici,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per porre rimedio a questa drammatica situazione e, in particolare, per: a) ridurre il sovraffollamento che costituisce un serissimo ostacolo a un'esecuzione della pena conforme ai precetti costituzionali e capace di favorire il graduale reinserimento del detenuto nel tessuto sociale, prevenendo in tal modo i rischi di recidiva; b) rafforzare il personale di servizio nelle carceri italiane sia amministrativo che della Polizia penitenziaria e del trattamento, anche per assicurare a tutti gli operatori di svolgere il lavoro complesso e difficile che sono chiamati a svolgere; c) intervenire sulle strutture carcerarie, con interventi di manutenzione e ristrutturazione, al fine di renderle adeguate alle necessità, compresa l'esigenza di assicurare una piena ed effettiva tutela della salute dei detenuti a partire da quelli psicologicamente più fragili.

INTERROGAZIONI SULLE INIZIATIVE PER IL CELERE RILASCIO DEI PASSAPORTI

(3-00153) (24 gennaio 2023)

FREGOLENT, PAITA - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

stando alle notizie fornite da organi di stampa locali e nazionali, gli *open day* organizzati dalle questure al fine di presentare istanza il rilascio dei passaporti si stanno trasformando in attese, spesso notturne, che appaiono indegne di un Paese civile;

risulta che a Parma, nella notte tra domenica 22 gennaio e lunedì 23, data del secondo *open day* della Questura per la richiesta dei passaporti nel mese di gennaio, vi fossero in coda oltre 285 persone rispetto alle 70 preventivate dalla Questura stessa;

i 70 numeri previsti per la giornata del 23 gennaio dalla Questura di Parma sembra che siano stati raggiunti già intorno alla mezzanotte precedente dalle persone che erano in fila e, in considerazione del fatto che gli uffici competenti di Borgo della Posta aprivano alle ore 9 della mattina del 23 gennaio, gli utenti in coda hanno dovuto organizzare un'autonoma numerazione che evitasse incidenti e disagi ulteriori rispetto a quelli già subiti dalla cittadinanza;

risulta all'interrogante che situazioni analoghe si siano presentate in diverse questure italiane, segno che il disservizio è diffuso e generalizzato;

i cittadini, in taluni casi, sono costretti ad aspettare anche sei mesi per ottenere il rinnovo del passaporto, rinunciando o rimandando impegni e viaggi, anche quando la richiesta di appuntamento venga trasmessa tramite il sito, spesso bloccato o non in grado di sostenere gli accessi simultanei degli utenti interessati,

si chiede di sapere quali provvedimenti urgenti intenda prendere il Ministro in indirizzo per garantire ai cittadini, in attesa di un documento indispensabile come il passaporto, di avere tempi di rilascio accettabili ed in linea con gli altri Paesi europei.

(3-00193) (2 febbraio 2023)

COTTARELLI, LA MARCA, GIACOBBE, ZAMPA, ROJC, RANDO, NICITA, D'ELIA, ZAMBITO, VALENTE, MANCA, BORGHI Enrico - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

nel corso delle ultime settimane su tutto il territorio nazionale si sono verificati notevoli ritardi nei servizi di erogazione dei passaporti da parte delle questure e degli uffici di Polizia territorialmente competenti;

tra le cause di questi ritardi c'è sicuramente la somma delle "nuove" richieste con quelle arretrate a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, ma soprattutto gli ingenti tagli realizzati negli ultimi anni al personale preposto a questo importante servizio;

sono molti i comuni d'Italia da cui arrivano segnalazioni rispetto alla difficoltà di ottenere un passaporto e quindi di potersi recare all'estero;

a fare le spese di questi disservizi non sono solamente i cittadini, costretti a rimandare i viaggi, ma anche le agenzie di viaggio e tutto il turismo organizzato: secondo un sondaggio realizzato da Assoviaggi e riportato da "Il Sole-24 ore" il 30 gennaio 2023, il 96,5 per cento delle agenzie ha riscontrato difficoltà dovute a disdette, mancate prenotazioni e rinvii. Il 39,7 per cento delle agenzie ha dichiarato di aver perso fino a 10 viaggi individuali o di gruppo, il 46,1 per cento tra 10 e 30 e il 10,6 per cento di averne persi oltre 30;

questa situazione ha comportato una perdita, in media, di 7 viaggi per agenzia, per circa 13.000 euro di vendite non effettuate, corrispondenti all'annullamento di circa 80.000 viaggi organizzati;

considerato che:

nel corso della seduta dell'Assemblea della Camera dei deputati del 25 gennaio, il Ministro in indirizzo ha risposto a due interrogazioni con risposta immediata in merito, rispettivamente, all'assenza di omogeneità sul territorio nazionale della tempistica necessaria per l'emissione dei passaporti e alla semplificazione delle procedure di rilascio e rinnovo dei passaporti;

riguardo alla prima interrogazione (3-00126), il Ministro ha dichiarato, con particolare riferimento alla Questura di Cagliari, che "a fronte della grande mole di richieste, gli uffici preposti hanno sempre assicurato, con la piena operatività degli sportelli, il rilascio dei documenti di espatrio in tempo utile per la partenza";

riguardo alla seconda interrogazione (3-00127), il Ministro ha dichiarato che "al fine di migliorare ulteriormente il servizio offerto, il Ministero dell'interno, oltre a favorire la circolarità informativa delle pratiche migliori messe in campo da talune questure, sta realizzando interventi di reingegnerizzazione dell'applicativo *Agenda Online*, per renderlo più fruibile agli utenti" e che "quale ulteriore ottimizzazione dei servizi è previsto, entro il prossimo mese di febbraio, il dispiegamento di nuove

postazioni di lavoro più performanti, con la possibilità, per i questori che ne ravvisino la necessità, di chiederne un eventuale aumento";

è evidente che, nonostante i programmi annunciati dal Ministro, la situazione è ancora emergenziale soprattutto in alcune zone del Paese dove l'unico sistema per il rilascio del passaporto è tramite la procedura telematica che, invece di accelerare le procedure, come avrebbe dovuto, ha creato lunghissime attese, anche di mesi;

è necessario potenziare gli addetti negli uffici delle questure, poiché una delle cause del malfunzionamento del sistema dipende dalla gestione esterna della piattaforma su cui si registrano le prenotazioni *online*;

considerato inoltre che l'articolo 1 della legge 21 novembre 1967, n. 1185, recante norme sui passaporti, prevede che "Ogni cittadino è libero, salvi gli obblighi di legge, di uscire dal territorio della Repubblica, valendosi di passaporto o di documento equipollente ai sensi delle disposizioni in vigore, e di rientrarvi",

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga che i dati citati contraddicano quanto da lui stesso affermato alla Camera dei deputati e quali iniziative urgenti intenda adottare al fine di garantire a tutti i cittadini il diritto alla libertà di movimento, sancito dalla legge e dalla Costituzione;

in che cosa consistano e a che punto siano i lavori di reingegnerizzazione dell'applicativo Agenda *Online*;

quali iniziative intenda adottare al fine di aumentare il numero degli addetti negli uffici delle questure;

quando ritenga che la situazione sarà normalizzata;

se il monitoraggio di cui ha parlato alla Camera dei deputati consentirà di evidenziare le eventuali disparità territoriali nell'erogazione dei servizi e le cause dei ritardi affinché i correttivi annunciati possano essere risolutivi di tale grave disservizio e se intenda rendere pubblici gli esiti di tale monitoraggio alla sua conclusione.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ART. 151-BIS DEL REGOLAMENTO

INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER GARANTIRE LA SICUREZZA DELLA VIABILITÀ LUNGO IL LAGO DI GARDA

(3-01395) (9 ottobre 2024)

FLORIDIA Aurora - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

importanti e preoccupanti eventi franosi, occorsi ripetutamente sulle arterie principali che circondano il lago di Garda, caratterizzato da tratti stradali con un'elevata fragilità idrogeologica, stanno mettendo a rischio la sicurezza sia della Gardesana orientale (SS 249) che di quella occidentale (SS 45-bis), interessando comuni ad alta densità turistica quali Malcesine, Torbole, Riva del Garda, Limone sul Garda, Tremosine e altri;

queste strade statali sono di eccezionale rilevanza per l'intera zona lacustre e costituiscono l'unica via strategica per la mobilità del lago di Garda, cuore del turismo d'Europa e tra le principali mete turistiche visitate in Italia;

la documentazione ufficiale (allegato 5 del progetto definito UF3 del 2022 della ciclovia del Garda - tabella riassuntiva delle barriere difensive analizzate) evidenzia la presenza di barriere paramassi lungo le statali gardesane rivelatesi inefficaci ed obsolete, non più idonee nell'intercettare i massi caduti sulla strada, il che pone seri rischi per l'incolumità di residenti e turisti;

tutta l'area della statale dell'alto Garda trentino viene classificata con il massimo grado di rischio di pericolosità (P4); per il tratto gardesano lombardo e veneto le maestose falesie a picco sul lago sono classificate, dal sistema di classificazione frane IFFI, aree a ribaltamento e crolli diffusi e, quindi, a massimo rischio;

il progetto della ciclovia del Garda, che prevede tratti a sbalzo lungo falesie geologicamente instabili e difficilmente accessibili, esporrebbe parte dell'opera al concreto pericolo di caduta massi e frane, come segnalato anche dalle associazioni ambientaliste (unitesi nel Coordinamento interregionale per la tutela del Garda), da associazioni locali e da amministratori locali che hanno espresso forti perplessità;

nonostante le preoccupazioni espresse nelle tre interrogazioni 4-00647 del 5 settembre 2023, 4-01100 del 19 marzo 2024, e 4-01432 del 17 settembre 2024, riguardanti la fragilità geologica della zona, l'inadeguatezza delle barriere

paramassi posizionate sulle arterie stradali gardesane e la costruzione della ciclovia del Garda, prevista anche in aree classificate ad alto rischio geologico, ad oggi non è ancora pervenuta alcuna risposta;

considerato che:

circa a metà settembre 2024, sono iniziati i lavori per la realizzazione di un tratto della ciclovia del Garda che interessa una delle ultime spiagge naturali e incontaminate del lago di Garda, nel comune di Malcesine, località Baitone, e includono la traforazione della galleria “Cantone”, primo tratto in galleria della suddetta Gardesana orientale, al confine tra Veneto e la provincia di Trento, colpita negli ultimi anni da ripetuti e importanti eventi franosi;

una volta conclusi i lavori di traforazione della suddetta galleria Cantone, la ciclovia del Garda si arresterà e, similmente a quanto avviene nel breve tratto di ciclovia di Limone del Garda, porterà ancora più ciclisti a riversarsi sulla trafficata Gardesana orientale;

la Gardesana orientale viene considerata tra le 10 strade più pericolose d’Italia, in particolare il tratto tra Malcesine e Torbole, considerato "il più pericoloso";

il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 novembre 2018, n. 517, recante la “Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche” all’allegato 4, punto A.2, “Fruibilità, interconnessione e intermodalità”, cita l’ipotesi di connettere la ciclovia con la via d’acqua mediante azioni di moderazione o regolazione del traffico e con un’adeguata offerta intermodale alternativa (ferro, gomma, navigazione),

si chiede di sapere:

quali interventi strutturali urgenti siano stati pianificati o già eseguiti in seguito alle frane occorse e alle relazioni geologiche che evidenziano il rischio di frane e crolli, in particolare lungo i tratti più critici della SS 249;

se siano stati previsti fondi straordinari per l’adeguamento delle barriere paramassi e la manutenzione delle infrastrutture esistenti, al fine di allineare le opere agli *standard* di sicurezza europei ETAG 027 e UNI 11211-01/05;

quali azioni di coordinamento il Ministro in indirizzo intenda intraprendere con le autorità locali e regionali, alla luce della mancata progettazione avanzata della ciclovia del Garda (dal tratto di Navene fino al tratto del comune di Torbole), al fine di garantire la sicurezza e l’incolumità di residenti, pendolari e turisti e la mobilità lungo il tratto più pericoloso della statale Gardesana orientale;

se non si ritenga opportuno e di buon senso sospendere i lavori di traforazione appena iniziati nella galleria Cantone, per un approfondimento del grado di pericolosità del tratto compreso tra Navene di Malcesine e Torbole del Garda, alla luce del susseguirsi di eventi franosi e ai fini della valutazione di alternative più sicure e sostenibili;

se il Ministro abbia valutato l'opportunità di sostituire i tratti di strada più pericolosi per la sicurezza degli utenti e di inestimabile valore paesaggistico e naturalistico con la soluzione del trasporto integrato e intermodale, attraverso l'uso combinato della ciclabilità e dei battelli elettrici ecologici, sempre più avanzati e diffusi.

INTERROGAZIONE SUGLI INTERVENTI DI MODERNIZZAZIONE DELLE FERROVIE REGIONALI CAMPANE

(3-01393) (9 ottobre 2024)

GASPARRI, DE ROSA, DAMIANI, FAZZONE, GALLIANI, LOTITO, OCCHIUTO, PAROLI, RONZULLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, TREVISI, ZANETTIN - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

con il decreto che ripartisce il fondo complementare al PNRR (decreto ministeriale n. 363 del 2021) sono stati destinati alla Regione Campania 546,2 milioni di euro;

con decreto interministeriale 28 febbraio 2023 dei Ministri delle infrastrutture e dell'economia sono stati stanziati fondi per oltre 103 milioni di euro per opere immediatamente cantierabili di ammodernamento delle ferrovie regionali della Campania;

con decreto del maggio 2024 il Ministero delle infrastrutture ha stanziato 84,3 milioni per il potenziamento del parco rotabile per il servizio pubblico regionale ferroviario della Campania (destinati a 7 nuovi treni);

la parte di rete ferroviaria campana di proprietà della Regione è affidata in gestione all'Ente autonomo Volturno ed in particolare le ferrovie isolate Circumflegrea, Cumana e Circumvesuviana ed altre tratte campane, in un territorio che interessa milioni di utenti locali e migliaia di turisti che raggiungono i luoghi della cultura e della tradizione campana;

i fondi citati comprendono anche risorse per rimodernare la ferrovia Circumvesuviana e il tratto ferroviario della valle di Suessola, che riscontrano evidenti carenze infrastrutturali e gestionali;

negli ultimi anni si è avuta una progressiva riduzione del numero delle corse giornaliere e del numero dei treni e delle corse disponibili (per i quali risulta carente anche la manutenzione), insufficienti ad accontentare le esigenze di un'utenza sempre più insoddisfatta, in un territorio dove le ferrovie rappresentano una fondamentale integrazione agli altri sistemi di mobilità del territorio,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato di attuazione degli interventi finanziati, dal PNC e dal Ministero delle infrastrutture, per il complesso sistema delle ferrovie della Campania;

se il Ministro in indirizzo abbia individuato le responsabilità sulle carenze nel servizio e nella rete infrastrutturale e come intenda intervenire per porre le basi per migliorare lo stato delle ferrovie campane e il servizio a favore dei pendolari, degli utenti e dei turisti.

INTERROGAZIONE SULL'ADOZIONE DI UN PIANO DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE FERROVIARIA

(3-01396) (9 ottobre 2024)

DI GIROLAMO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il 2 ottobre 2024, a causa di un guasto tecnico ad una centralina, l'intera rete elettrica delle stazioni ferroviarie di Roma Termini e Roma Tiburtina è stata interrotta: un tassello in ferro, piantato per errore, ha colpito un cavo che è finito nella centralina che controlla la sala operativa della stazione Termini;

le cabine elettriche “rosse” sono dotate di sistemi per cui in caso di guasti o incidenti dovrebbero continuare a funzionare, grazie a delle batterie di continuità, affinché venga inviato un segnale di allarme alla centrale operativa e si consenta un intervento tempestivo dei tecnici;

oltre a porre un serio problema di sicurezza, l'episodio, non isolato, ha determinato forti ripercussioni sulla circolazione ferroviaria con la sua conseguente interruzione;

i due *hub* ferroviari si sono fermati per circa due ore: sono state cancellate 35 corse tra alta velocità e Intercity, ulteriori 54 corse hanno avuto un maggior tempo di percorrenza superiore a 60 minuti;

ritardi, interruzioni, errori umani, approssimazioni, sistemi che non funzionano e non hanno funzionato evidenziano un sistema trasportistico del Paese che all'interrogante appare al collasso, a testimonianza del fatto che ad oggi poco è stato fatto per prevenire un fenomeno che ormai appare strutturale, e che è reso ancor più grave dalle modifiche apportate da questo Governo al codice dei contratti pubblici: l'introduzione di norme come il subappalto a cascata porta alla scelta di subappaltatori non adeguatamente qualificati, con conseguente decadimento della qualità dell'opera;

considerato che, come espresso nella relazione al Parlamento del 18 settembre 2024, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha rilevato che ogni anno si contano circa “diecimila interruzioni di linea riguardanti il trasporto ferroviario di persone e di merci e che la durata delle interruzioni si allunga in termini di ore: nel primo semestre del 2024 si sono prolungate per ben ventiduemila e novecento ore”, per cui la stessa Autorità chiede, prontamente, un “cambio di rotta” gestionale e industriale di Ferrovie dello Stato per garantire competitività e vivibilità al Paese;

considerato, infine, che nell'ultimo anno pesanti disagi e interruzioni hanno compromesso per ore (se non per giorni) diversi tratti di rete dorsale, come: l'incidente ferroviario occorso a un treno merci il 9 luglio avvenuto presso la stazione di Centola-Palinuro-Marina di Camerota (sulla linea Paola-Salerno); l'incidente ferroviario occorso ad un treno merci avvenuto l'11 luglio a Parma (sulla linea Milano-Bologna); l'inconveniente al treno merci tra San Donà di Piave e Roncade (lungo la linea Trieste-Venezia), avvenuto il 18 luglio, adibito al trasporto di auto, in cui lo "spezzamento" del treno ha generato anche la perdita di alcune automobili lungo la linea ferroviaria; l'inconveniente tecnico grave occorso al Frecciarossa 8811 presso la stazione di Montemarciano (Ancona) avvenuto il 18 luglio; la molteplicità di guasti che hanno messo duramente in crisi non solo la dorsale alta velocità Torino-Salerno, ma tutte le dorsali principali, in ultimo quello occorso a Firenze Rovezzano nella mattina del 19 luglio, che ha messo in crisi per tutta la giornata l'intero sistema dell'alta velocità nazionale ed il traffico regionale toscano,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno adottare in tempi congrui un piano straordinario di manutenzione ordinaria dell'intera rete ferroviaria del Paese.

INTERROGAZIONE SUI RECENTI GUASTI E DISAGI NEL TRASPORTO FERROVIARIO E LE MISURE PER PORVI RIMEDIO

(3-01397) (9 ottobre 2024)

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

in data 2 ottobre 2024, una serie di “guasti tecnici” su diverse linee ferroviarie del Paese ha causato forti ritardi, cancellazioni e blocchi alla circolazione dei treni. Dalle 6.30 la circolazione tra le due stazioni principali di Roma, Termini e Tiburtina, si è bloccata. Il traffico è ripreso intorno alle 8.45, ma la circolazione è rimasta fortemente rallentata e più di 100 treni sono stati cancellati, con ritardi di altri che hanno raggiunto le quattro ore. I disagi per i viaggiatori sono arrivati anche da ulteriori guasti sulle linee adriatica e tirrenica: sulla Bologna-Ancona la circolazione è stata rallentata in direzione Ancona per un guasto alla linea a Villa Selva e i treni alta velocità, Intercity e regionali hanno fatto registrare ritardi fino a 50 minuti. La circolazione sulla linea Pisa-Roma è stata rallentata per un guasto alla linea a Gavorrano, con conseguenti forti ritardi e disagi per gli utenti. La causa del grave guasto di Roma è stata attribuita ad un errore umano di un operaio di una ditta in subappalto che avrebbe, poco dopo la mezzanotte, piantato un chiodo in una canalina in cui passavano cavi elettrici. Dalla vicenda emerge, tuttavia, in tutta evidenza che il sistema di sicurezza previsto per garantire la continuità della fornitura di energia elettrica alla rete ferroviaria in caso di cali di tensione o di blocco della linea principale non si è attivato, lasciando spenta la sala operativa della stazione Termini dalle 6.30 fino alle 8.30 e palesando una grave vulnerabilità dell’intera rete;

quelli descritti sono solamente gli ultimi di una lunga serie di malfunzionamenti che hanno interessato l’infrastruttura ferroviaria nazionale nel corso degli ultimi mesi. Lo scorso 22 luglio, in seguito allo sviamento di alcuni carri di un treno merci nei pressi di Centola, Trenitalia ha sospeso la circolazione ferroviaria sulla linea Battipaglia-Sapri, arrecando gravi disagi al traffico dei pendolari del Mezzogiorno nel pieno della stagione turistica. Per consentire lo svolgimento in sicurezza dei lavori di ripristino dell’infrastruttura, infatti, è risultato necessario “tagliare in due” l’Italia, interrompendo per quattro giorni il collegamento ferroviario tra la Calabria, la Sicilia e il resto del Paese. Lo scorso 8 agosto, invece, alcuni roghi divampati a ridosso dei binari nei pressi di Anagni hanno determinato l’interruzione della linea ad alta velocità Roma-Napoli, con interruzione del servizio e pesanti ricadute sui tempi di percorrenza di alcune direttrici regionali e interregionali; nella giornata del 15 settembre si sono registrati sulla linea ad alta velocità Milano-Bologna-Firenze forti rallentamenti dovuti ad un guasto tecnico verificatosi in prossimità di Piacenza. I ritardi, stimati inizialmente nella misura di 60 minuti, sono poi

raddoppiati in breve tempo, comportando un aumento dei tempi di percorrenza pari a quattro ore su alcune tratte. Come comunicato successivamente dal gruppo delle Ferrovie dello Stato, l'interruzione della circolazione è stata causata da complicazioni tecniche emerse nell'ambito dei lavori di ammodernamento tecnologico della tratta interessata;

per fare fronte all'esigenza di completare i lavori di potenziamento strutturale della rete non più rinviabili in ragione dell'afflusso dei fondi del PNRR, nel mese di agosto è stata altresì autorizzata l'apertura contestuale di numerosi cantieri, forieri di ulteriori ritardi e limitazioni, senza prevedere adeguate misure sostitutive. Conseguentemente, su tutto il territorio nazionale si sono registrati continui ritardi e soppressioni di corse che hanno influito sulla mobilità di numerosi pendolari e sui turisti;

durante la presentazione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti della relazione annuale, trasmessa al Parlamento lo scorso 18 settembre, è stato evidenziato che ogni anno si contano nel settore circa "10.000 interruzioni di linea". In media, quindi, ogni giorno sono oltre 27 le interruzioni di linea in Italia e la durata di queste, in termini di ore, sta subendo un importante incremento proprio negli ultimi anni dal momento che "nel primo semestre 2022 le interruzioni si sono prolungate per 17.913 ore, nel primo semestre 2023 per 19.978 ore e nel primo semestre 2024 per ben 22.904 ore". Per l'Autorità, con riferimento alla manutenzione, occorre "un significativo cambio di rotta gestionale e industriale" per evitare "il collasso di singole modalità";

considerato che:

i suddetti episodi si inseriscono in un quadro generale del trasporto ferroviario caratterizzato da annose criticità di carattere territoriale. Persistono infatti differenze marcate sia della qualità sia della frequenza del servizio offerto, non solo tra Nord e Sud, ma anche tra le linee principali e quelle secondarie. La concentrazione degli interventi sulle grandi opere ferroviarie ha distolto l'attenzione rispetto ai vari problemi che affliggono la mobilità quotidiana dei pendolari e ha fatto passare in secondo piano quegli interventi migliorativi indispensabili per la mobilità, quali i raddoppi ferroviari, i passanti e le elettrificazioni, che contribuirebbero in maniera decisiva a migliorare la qualità del trasporto per milioni di utenti;

desta inoltre preoccupazione il divario sempre più ampio fra i diversi territori del Paese in termini di età dei treni e qualità delle infrastrutture. Al Sud l'età media dei convogli è di 18,1 anni, in calo rispetto ai 19,2 anni del 2020, ma ancora molto lontana dai 14,6 anni del Nord. In Calabria e Molise l'anzianità media del parco rotabile si spinge rispettivamente fino ai 21,4 e ai 22,6 anni. I disagi cronici che caratterizzano il servizio non sono imputabili pertanto solo al picco delle cantierizzazioni. La causa dei disagi va ricercata anche nella totale assenza di pianificazione, nonché nell'incapacità da parte delle autorità competenti di

investire nel servizio ferroviario locale e regionale, al fine di minimizzare i disagi alla mobilità;

la situazione che si è venuta a determinare nel corso degli ultimi mesi impone pertanto una profonda riflessione sulle politiche di gestione delle infrastrutture ferroviarie. La manifesta incapacità di far fronte a incidenti e contrattempi, sommata alla totale assenza di visione strategica e sensibilità verso le esigenze dei viaggiatori, certificano l'approccio di corto respiro del Governo rispetto alle sfide legate al trasporto su ferro, che rappresenta un vettore di sviluppo imprescindibile per le sorti del Paese,

si chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo abbia adottato o intenda adottare al fine di risolvere tempestivamente la problematica dei “guasti tecnici” e dei malfunzionamenti sull'intera rete ferroviaria nazionale e quali misure abbia richiesto a RFI a garanzia del buon funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria e dei treni e per rafforzare la capacità di pronto intervento necessaria a ridurre i ritardi e i disagi per i cittadini e i pendolari;

se non ritenga opportuno riferire, entro brevi termini, al Parlamento in merito alla gestione degli interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria legati ai fondi del PNRR, che agli interroganti appare approssimativa, anche al fine di prospettare misure risolutive che possano limitare nei prossimi mesi i disagi alla mobilità ferroviaria sull'intero territorio nazionale;

quali misure compensative intenda predisporre a favore degli utenti che hanno subito ritardi o cancellazioni di corse ferroviarie, alla luce dei disservizi riportati e quali azioni intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di rafforzare gli investimenti nel servizio ferroviario locale e regionale, di minimizzare i disagi alla mobilità locale e di ridurre le disparità territoriali nell'erogazione dei servizi di mobilità ferroviaria, garantendo all'intera cittadinanza il pieno accesso alla modalità ferroviaria.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI SOSTEGNO ALLE VITTIME DI INCURIA INFRASTRUTTURALE

(3-01399) (9 ottobre 2024)

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

un patrimonio infrastrutturale efficiente, moderno e connesso non solo è fondamentale per sostenere uno sviluppo diffuso e la crescita a lungo termine dell'intero Paese, ma si configura come elemento essenziale per garantire che tutti i cittadini possano esercitare in completa sicurezza il “diritto alla mobilità”, previsto dall'articolo 16 della Costituzione;

il crollo del “ponte Morandi”, avvenuto il 14 agosto 2018, ha provocato 43 vittime e molti feriti, con centinaia di famiglie che hanno subito un enorme danno per l'incuria di un'opera infrastrutturale in esercizio nonostante il suo elevato stato di decadimento, per evidenti responsabilità dei soggetti che dovevano gestire l'opera, ma anche per una mancata attenzione da parte del sistema nazionale rispetto alla gestione di un sistema autostradale dato in concessione;

fornire un sostegno alle vittime di incuria infrastrutturale costituisce una misura di civiltà sociale e giuridica necessaria, anche in virtù della diffusa percezione che determinati eventi, sebbene colpiscano direttamente solo alcuni cittadini, a ben vedere offendono l'intera comunità civile;

sarebbe, dunque, ragionevole prevedere che eventi dannosi collegati a cedimenti totali o parziali di infrastrutture di rilievo nazionale, conseguenti a forme di incuria derivanti da errori o inadempienze in sede di progettazione e manutenzione, possano, quali che siano le responsabilità accertate e i risarcimenti previsti in sede giudiziale, configurare un intervento da parte dello Stato, anche in virtù del fatto che spesso i tempi dei processi penali sono irragionevolmente lunghi e le spese giudiziarie ingenti,

si chiede di sapere se e quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine sostenere, in coerenza con il principio solidaristico di cui all'articolo 2 della Costituzione, le vittime di eventi dannosi derivanti dell'incuria nella gestione e manutenzione della rete infrastrutturale.

INTERROGAZIONE SULLA NOMINA DEL NUOVO PRESIDENTE DI ALES S.P.A.

(3-01400) (9 ottobre 2024)

BORGHI Enrico, RENZI, SBROLLINI, SCALFAROTTO - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

in data 1° febbraio 2024, il Ministero della cultura, tramite il proprio sito istituzionale, ha comunicato la nomina di Fabio Tagliaferri come nuovo presidente e amministratore delegato di ALES, Arte Lavoro e Servizi S.p.A., società *in house* del Ministero;

ALES ha compito di supportare le attività del Ministero nella tutela e nella valorizzazione del patrimonio culturale, operando tramite l'affidamento diretto di commesse da parte del Ministero ed erogando servizi presso circa 150 sedi del Ministero, con l'impiego di oltre 1.110 dipendenti: tra i servizi forniti da ALES S.p.A., inoltre, vi è la gestione delle biglietterie di siti archeologici di assoluta importanza;

la nomina di Fabio Tagliaferri come presidente della società suscita diverse perplessità, in quanto il suo *curriculum* risulta privo di qualsiasi requisito ed esperienza professionali in ambito culturale e amministrativo, come sarebbe d'obbligo per i vertici di una società partecipata tanto fondamentale quanto altamente professionalizzata come ALES S.p.A.: oltre che socio ancora oggi di una concessionaria di auto, infatti, la principale esperienza professionale di Tagliaferri è stata quella di assessore comunale, a Frosinone, per Fratelli d'Italia, ponendo quindi dubbi se la nomina sia avvenuta per meriti curricolari, sebbene, con ogni evidenza, non risulta un passato professionale consono al tale nomina, o esclusivamente per una vicinanza politica con l'attuale maggioranza di governo;

organi di stampa riportano, infatti, come Tagliaferri abbia un'amicizia consolidata con Arianna Meloni, segretaria del maggior partito di Governo, come testimoniano anche diversi *post* di sostegno e apprezzamento pubblicati sui profili *social* dello stesso Tagliaferri;

appare quindi di assoluta importanza verificare che, anche alla luce di tale vicinanza, non sia stato messo in atto un *modus operandi* di assegnazione di nomine e di incarichi esclusivamente sulla base dei rapporti di appartenenza politica, personali e amicali, senza invece tener conto dei requisiti professionali necessari per l'assunzione di importanti incarichi statali;

il quadro delineato impone di conoscere i nominativi delle persone che hanno ricevuto incarichi da Tagliaferri come presidente di ALES, affinché si possa verificare che non sia in atto una serie di nomine all'interno delle società partecipate compiute con l'esclusivo criterio dei rapporti personali e politici,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga il *curriculum* di Fabio Tagliaferri idoneo a ricoprire la carica di presidente di ALES S.p.A., se non intenda delineare quali siano le caratteristiche professionali che ritiene necessarie affinché un soggetto possa ricoprire la carica di presidente di un'azienda culturale, se non intenda fornire il numero complessivo e i nomi delle persone assunte o, a qualsiasi titolo, incaricate da Fabio Tagliaferri come presidente di Ales S.p.A., se ritenga che i *curricula* delle persone assunte dal presidente di ALES siano idonei e presentino i requisiti professionali necessari per svolgere gli incarichi affidati, se condivida nel merito le assunzioni del personale compiute da Tagliaferri o se intenda adottare iniziative di sorta.

INTERROGAZIONE SUL RUOLO DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE NELLA PRODUZIONE CULTURALE

(3-01398) (9 ottobre 2024)

MARCHESCHI, MALAN, SPERANZON, COSENZA, BUCALO, IANNONE, MELCHIORRE - *Al Ministro della cultura* - Premesso che la cultura è l'anima di una nazione, sancisce le identità nazionali e ne incarna i valori e i principi fondamentali, tra cui la libertà di espressione, la democrazia e il pluralismo;

considerato che:

dal 19 al 21 settembre si è tenuta, al palazzo Reale di Napoli, la riunione dei ministri del G7 Cultura, presieduta dall'Italia, nel corso della quale è stato ribadito il ruolo centrale della cultura per le nazioni, per i popoli e per le comunità, come bene e responsabilità dell'umanità, strumento facilitatore del dialogo interculturale e intergenerazionale, come generatore di attività economica e di posti di lavoro;

i Ministri ivi riuniti hanno affermato, per la prima volta a livello internazionale, la necessità di rispondere tempestivamente agli interrogativi, non solo di natura etica, posti dall'intelligenza artificiale ed esaminare il suo impatto sul ruolo degli artisti, dei creativi, degli operatori tutti della cultura;

in merito, nella dichiarazione ministeriale “La cultura, bene comune dell'umanità, responsabilità comune”, sottoscritta al termine dei lavori, si afferma la volontà di perseguire in campo culturale “una trasformazione digitale inclusiva, incentrata sull'uomo, che sostenga la crescita economica e lo sviluppo sostenibile, massimizzi i benefici e gestisca i rischi, in linea con i nostri valori democratici condivisi e il rispetto dei diritti umani”,

si chiede di sapere:

quali siano gli intendimenti del Ministro in indirizzo in relazione alle conclusioni del G7 che ha presieduto, con particolare riferimento agli effetti e all'impatto dell'intelligenza artificiale nel campo culturale;

di quali proposte si faccia portatrice l'Italia e quali siano gli obiettivi che il Governo intende perseguire per garantire la centralità dell'uomo e della sua creatività.