

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

**Giovedì 21 marzo 2024**

**alle ore 11**

**172<sup>a</sup> Seduta Pubblica**  
—————

**ORDINE DEL GIORNO**

- I. Informativa del Ministro del lavoro e delle politiche sociali sulla salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro**
- II. Interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento (*testi allegati*) (*alle ore 15*)**

## INTERROGAZIONE SUGLI INTERVENTI IN TEMA DI SICUREZZA STRADALE

(3-01032) (20 marzo 2024)

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

i dati contenuti nell'ultimo rapporto sull'incidentalità nei trasporti stradali fanno emergere la necessità di interventi immediati e innovativi sul tema della sicurezza stradale e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta promuovendo una serie di misure volte ad affrontare in modo organico la questione;

anche secondo gli ultimi dati pubblicati dalle associazioni, nel 2024 in Italia, ad oggi, ci sono stati 350 morti e 280 feriti gravi, con un *trend* che allo stato attuale non sembra invertirsi. Tra questi, un dato di rilievo riguarda i pedoni: da inizio anno ne sono morti già 84 e la più alta incidenza di morti si riscontra proprio sulle strisce pedonali;

le principali cause di incidentalità e di morti sulle strade rilevate sono la distrazione, spesso causata dall'utilizzo del cellulare alla guida, l'uso di alcol e di stupefacenti, l'eccesso di velocità e norme attualmente troppo poco incisive nel tutelare gli utenti più vulnerabili della strada;

fondamentale è anche il tema della ciclabilità: in molti comuni le piste ciclabili sono state realizzate in zone altamente pericolose e, spesso, sono state accompagnate da una segnaletica non conforme alle norme, creando difficoltà per ciclisti, automobilisti e per la Polizia municipale. Occorre un approccio alla cosiddetta mobilità dolce, che sia pragmatico e che tenga conto della situazione in cui attualmente versano le strade del nostro Paese;

all'interno dei centri abitati, infine, è necessario intervenire sulla diffusione incontrollata dei dispositivi di micromobilità elettrica, che costituiscono un ulteriore elemento di pericolo e che andrebbero ulteriormente regolamentati al fine di frenare il vertiginoso aumento di incidenti in cui sono coinvolti,

si chiede di sapere se e quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per implementare e garantire la sicurezza stradale per tutti gli utenti, al fine di arginare il drammatico aumento degli incidenti e delle vittime della strada.

## INTERROGAZIONE SULLE CRITICITÀ NEL TRASPORTO FERROVIARIO

(3-01034) (20 marzo 2024)

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

stazioni degradate, treni sovraffollati e fatiscenti, ritardi, assenza di aria condizionata e riscaldamento, parcheggi incustoditi preda di atti vandalici e danneggiamenti, furti, inaccessibilità per le persone a mobilità ridotta (sia sui treni che nelle stazioni) rappresentano vere e proprie sfide quotidiane con cui i cittadini devono interfacciarsi e da anni denunciate dalla stessa Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria;

i ritardi e le cancellazioni, in particolare, sono all'ordine del giorno per tutti i pendolari: rappresenta una vera e propria onta per il Paese il fatto che le due delle principali arterie di collegamento della capitale del Paese (le tratte Roma-Lido e Roma-Viterbo), che rappresentano un servizio pubblico essenziale, a basso costo e fondamentale per garantire mobilità a cittadini, lavoratori e studenti, versino in condizioni tanto degradate e di inefficienza strutturale;

anche per quanto riguarda i treni ad alta velocità, alcune rilevazioni indipendenti segnalano come i vettori viaggino con un ritardo medio tra i 10 e 15 minuti e come quasi un treno su quattro registri un ritardo tra i 20 e i 120 minuti, mentre sull'intera rete sono costanti guasti, ritardi, cancellazioni e disservizi;

sulle tratte guasti, malfunzionamenti e incidenti sono all'ordine del giorno, con conseguenti disagi per i passeggeri che sono costretti a subire deviazioni, cancellazioni e ritardi che, troppo spesso, superano persino i 60 minuti;

in questo contesto le priorità dei vertici di Ferrovie dello Stato sono state completamente differenti: a) limitare il numero di bagagli ammessi a bordo dei treni, limitarne le dimensioni e prevederne addirittura il pagamento a parte e in sovrapprezzo rispetto al biglietto (misura sospesa per le ragionevoli contestazioni mosse da più parti); b) autorizzare fermate illegittime di treni Frecciarossa in ritardo nell'esclusivo interesse di un membro del Governo; c) organizzare tratte ad alta velocità straordinarie, con tanto di livrea, per il *festival* di Sanremo, ad uso esclusivo di dirigenti, funzionari, dipendenti RAI e giornalisti accreditati; d) autorizzare esose sponsorizzazioni dal dubbio senso commerciale;

l'approccio elitario ed esclusivo di Ferrovie dello Stato si accompagna alla cancellazione di lotti fondamentali delle tratte Palermo-Catania e Napoli-Bari (nella speranza di compensare con fondi nazionali le relative risorse del PNRR "perse") e della prospettiva di stralciare i circa 4 miliardi di euro di finanziamento del PNRR previsti per la realizzazione del terzo valico ferroviario dei Giovi, uno

dei cantieri più importanti e strategici del Paese, che non può invece essere in alcun modo rinviato;

i ritardi accumulati sul terzo valico e sulla quasi totalità delle opere del PNRR rappresentano un dramma per il Paese, posto che non si è effettuata alcuna reale semplificazione delle procedure volta ad accelerare i cantieri;

le deficienze del sistema di trasporto riguardano persino l'esterno delle stazioni, dove file chilometriche di utenti in attesa di un taxi stanno tornando, dopo una brevissima pausa invernale, a rappresentare un elemento costante: non solo un vero e proprio “biglietto da visita” che rischia di vanificare gli importanti sforzi compiuti in questi anni per rilanciare il comparto turistico, ma un deciso pregiudizio per la vita di persone e famiglie che fanno affidamento sul trasporto pubblico locale per le proprie esigenze di vita;

l'approccio del Ministro in indirizzo, anche sotto questo profilo, è stato ad avviso degli interroganti tutt'altro che risolutivo, dal momento che ha tutelato esclusivamente gli interessi dei tassisti e, si apprende, ora anche a pregiudizio dei servizi di noleggio con conducente, che rischiano di essere vessati da una nuova disciplina normativa di matrice ministeriale che altro effetto non ha se non quello di peggiorare le condizioni, già precarie, dei servizi di trasporto offerti ai cittadini;

sul piano della sicurezza, con l'approvazione del piano nazionale di ripresa e resilienza del luglio 2021 era stato incluso, tra gli altri traguardi e obiettivi, lo sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario, al fine di dotare 1.400 chilometri di linee ferroviarie del sistema ERTMS (European rail traffic management system);

tale sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e segnalamento di anomalie rappresenta uno dei più sofisticati presidi di sicurezza per le ferrovie: il PNRR prevedeva, al fine di implementare l'ERTMS, lo stanziamento di circa 3 miliardi di euro;

con la revisione del PNRR di quest'anno, si è concordato il definanziamento dell'intervento per un totale di quasi mezzo miliardo di euro di risorse;

la cancellazione e il rinvio di interventi, *target* intermedi e obiettivi fondamentali per il PNRR, ma soprattutto per gli interessi del Paese, pregiudicano la tenuta, prima ancora che il rafforzamento, dell'infrastruttura ferroviaria italiana;

non si comprende quali siano le ragioni per cui su un valore fondamentale, come quello della sicurezza, si ritenga di rinunciare a notevoli risorse finanziarie e accumulare ritardi, quando l'esigenza di garantire l'incolumità delle persone imporrebbe, viceversa, di attribuire carattere prioritario a simili interventi di rafforzamento del sistema di sicurezza ferroviaria;

la situazione del trasporto ferroviario risulta dunque deficitaria sia sul piano della sicurezza che su quello dell'efficienza, con prospettive di miglioramento sempre più lontane a causa dei ritardi e rinvii dell'ultimo anno,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per garantire il ripristino delle normali condizioni di servizio del trasporto ferroviario nazionale, scongiurando i continui ritardi, le carenze sul piano della sicurezza (sia in fase di viaggio che nelle stazioni) e riportando l'infrastruttura ferroviaria su un percorso di efficienza e di rafforzamento, al servizio esclusivo dei cittadini e delle imprese.

## **INTERROGAZIONE SUL RIPRISTINO DELLA TRATTA FERROVIARIA CASERTA-FOGGIA DOPO I RECENTI EVENTI FRANOSI**

(3-01035) (20 marzo 2024)

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

in seguito alla violenta frana verificatasi in data 12 marzo 2024 nel tratto ferroviario tra Ariano Irpino e Montecalvo, in Campania, è stata interrotta la circolazione dei treni sulla tratta ferroviaria tra Foggia e Benevento, con evidenti ricadute sulla mobilità dei cittadini pugliesi alle prese con disagi e difficoltà nel trovare alternative di trasporto sostenibili, e sulla viabilità in tutto il Mezzogiorno; la frana ha interessato un tratto di circa 250 metri e ha danneggiato uno dei pozzi di aerazione della galleria ferroviaria sita nel territorio irpino, rendendola del tutto inagibile;

secondo quanto affermato da Rete ferroviaria italiana S.p.A., l'ente preposto alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, sarà necessario demolire e ricostruire il pozzo al fine di ripristinare la funzionalità del tratto di galleria danneggiata. Il tempo stimato dei lavori è di 30 giorni;

allo stato attuale risultano già avviati i primi interventi sull'infrastruttura danneggiata dalla frana, con squadre e tecnici già sul sito, a cui faranno seguito i lavori di demolizione e di progressiva ricostruzione della galleria, con operazioni che dovranno essere eseguite con cautela per garantire la sicurezza dell'avanzamento del cantiere e per la conservazione delle parti strutturali non interessate dal dissesto;

considerato che:

a risentire dell'interruzione del traffico ferroviario è soprattutto la Puglia, che si trova isolata dal resto del Paese a ridosso di un periodo di forte mobilità in occasione delle prossime festività di Pasqua. Una paralisi prolungata della tratta Foggia-Benevento, infatti, prefigura l'impossibilità per molti pugliesi di rientrare nei loro territori, oltre a comportare un brusco rallentamento dei flussi turistici a danno delle imprese operanti nel settore turistico. Grava, inoltre, la situazione esistente sulla linea ferroviaria adriatica nella quale sono programmati urgenti lavori di messa in sicurezza in alcuni tratti interessati da rischio idrogeologico;

ad aggravare ulteriormente il quadro delineato è sopraggiunto l'aumento vertiginoso del prezzo dei biglietti aerei. Immediatamente dopo l'evento che ha interrotto la circolazione dei treni sulla tratta ferroviaria tra Foggia e Benevento, le compagnie aeree hanno operato incrementi di prezzo al limite della

speculazione, arrivando nel caso della tratta aerea Brindisi-Roma da un prezzo base di 310 euro, fino a raggiungere la cifra di 750 euro;

incrementi simili si registrano anche sui collegamenti ferroviari alternativi che permetterebbero di raggiungere la Puglia da altre mete. Il biglietto Milano-Bari, ad esempio, è arrivato a costare fino a 305 euro, in quanto unica opzione disponibile per i posti rimasti liberi. Sono cifre del tutto spropositate, che ledono il diritto alla mobilità dei cittadini;

le misure adottate con l'articolo 1 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, applicabili ai collegamenti nazionali, risultano del tutto inefficaci e non sono in grado di tutelare i cittadini pugliesi, i quali, a causa dell'esponenziale aumento delle tariffe in molti casi sono costretti a rinunciare al servizio;

l'entità dei rincari è tale da aver spinto il Codacons a presentare un esposto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato affinché quest'ultima apra un'istruttoria urgente sul caso e verifichi la legittimità degli aumenti imposti a vario titolo dagli operatori;

il forte disagio causato dalla frana è solo uno dei numerosi risvolti negativi legati ai fenomeni atmosferici estremi che interessano, con cadenza sempre più regolare, la nostra penisola. In assenza di un'imponente politica di investimenti volta alla mitigazione del cambiamento climatico, è facile prevedere come il susseguirsi di eventi estremi possa indebolire ulteriormente il nostro sistema infrastrutturale, già duramente provato da disparità territoriali e una cronica carenza di manutenzione. Su tali aspetti pesa, inoltre, il defianziamento di importanti misure del PNRR relative alla gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico (M2C4), e ai collegamenti ferroviari (M3C1),

si chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo abbia adottato o intenda adottare per favorire il ripristino in tempi rapidi, e in totale sicurezza, della circolazione dei treni sulla tratta ferroviaria tra Foggia e Benevento, al fine di evitare pesanti ricadute sulla mobilità dei cittadini pugliesi alle prese con disagi e difficoltà nel trovare alternative di trasporto sostenibili e sulla viabilità in tutto il Mezzogiorno;

quali misure intenda adottare, nelle more del ripristino della circolazione ferroviaria sulla tratta ferroviaria tra Foggia e Benevento, al fine di garantire ai cittadini pugliesi soluzioni di mobilità alternative al trasporto ferroviario; se, a tal fine, abbia predisposto interventi per il potenziamento di collegamenti sostitutivi (anche per quanto riguarda il versante adriatico sul quale sono programmati lavori di messa in sicurezza in alcuni tratti interessati da rischio idrogeologico) al fine di mitigare i disagi arrecati ai cittadini pugliesi e garantire il pieno diritto alla loro mobilità;

quali iniziative urgenti intenda intraprendere per fare fronte all'aumento spropositato dei costi che le famiglie dovranno sostenere per spostarsi dal Nord al

Sud del Paese e viceversa, e in particolare quali iniziative intenda intraprendere, per quanto di competenza, per calmierare l'incremento delle tariffe praticate dalle compagnie aeree e sui collegamenti ferroviari alternativi, ivi compresi quelli sul versante adriatico.

## **INTERROGAZIONE SULLA CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DELLE RESIDENZE SABAUDE IN PIEMONTE**

(3-01031) (20 marzo 2024)

GASPARRI, DAMIANI, DE ROSA, FAZZONE, GALLIANI, LOTITO, OCCHIUTO, PAROLI, RONZULLI, ROSSO, SILVESTRO, TERNULLO, ZANETTIN - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

il Piemonte è un territorio ricco di luoghi di cultura che attirano turisti da tutto il mondo, comprendendo ben quattro siti inseriti nel patrimonio mondiale dell'UNESCO. Tra questi le Residenze sabaude, un complesso costituito da ben 22 palazzi e ville di grande pregio storico ed architettonico, la metà delle quali situate nella città di Torino e l'altra metà realizzate con una pianificazione radiale intorno alla città fra il XVI e il XVII secolo, cioè uno straordinario esempio di pianificazione urbanistica e di costruzione di una architettura monumentale iniziata da Emanuele Filiberto, duca di Savoia, dopo il trasferimento della capitale del ducato a Torino nel 1562, realizzate dai maggiori architetti e artisti dell'epoca;

va ricordato che durante il 2023 il solo complesso della reggia di Venaria ha registrato 446.000 visitatori, riuscendo ad abbinare mostre temporanee alle visite all'importante patrimonio culturale permanente della reggia, come la mostra di Turner organizzata insieme alla Tate Gallery, con un incremento del 30 per cento rispetto all'anno precedente;

dal 26 al 27 aprile 2024 si svolge presso la reggia di Venaria il G7 Energia e ambiente;

proprio questa sembra essere la chiave del successo di visitatori: attrarre un turismo culturale legato a mostre temporanee uniche e di grande attrattività, ad eventi unici, realizzati in luoghi di grande prestigio storico e architettonico, che peraltro necessitano di continui e onerosi lavori di restauro e conservazione,

si chiede di sapere come il Ministro in indirizzo, per quanto di propria competenza, intenda dare ulteriore valorizzazione alle Residenze sabaude, posto che sono inserite in un territorio unico, quello piemontese, che possiede anche la necessaria organizzazione per accogliere un numero sempre crescente di visitatori e turisti.

## **INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER AUMENTARE I CORPI DI BALLO STABILI DELLE FONDAZIONI LIRICO-SINFONICHE**

(3-01036) (20 marzo 2024)

PIRONDINI - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

da anni si assiste alla progressiva chiusura e smantellamento di gran parte dei corpi di ballo stabili delle fondazioni lirico-sinfoniche, così disperdendo un grande patrimonio artistico e culturale nazionale;

attualmente permangono attivi solamente quattro corpi di ballo stabili (Milano, Roma, Napoli e Palermo) e questo nonostante il balletto sia nato in Italia e abbia fatto e faccia tuttora scuola nel mondo, con danzatori, coreografi e maestri di ballo di eccelsa qualità;

nonostante l'affezione del pubblico e il successo degli spettacoli, la danza in Italia sta diventando sempre più una “Cenerentola” delle arti, con la progressiva migrazione dei danzatori italiani verso altre istituzioni coreutiche europee e internazionali;

al fine di recepire le istanze del mondo della danza nazionale, la 7a Commissione permanente (Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica, ricerca scientifica, spettacolo e sport) del Senato ha avviato l'esame del disegno di legge n. 568, recante “Disposizioni per la promozione, la tutela e la salvaguardia della produzione artistica e culturale della danza” per il quale sono in corso delle audizioni;

considerato che:

a seguito dell'incontro tenutosi in data 19 marzo 2024 tra il sottosegretario Gianmarco Mazzi, gli artisti e gli operatori interessati dal nuovo codice dello spettacolo, è stata annunciata la creazione di due nuovi corpi di ballo condivisi tra le fondazioni lirico-sinfoniche, che coinvolgerebbero le città di Firenze-Bologna e Verona-Venezia con una diramazione su Trieste;

rimarrebbero esclusi territori di grande rilevanza culturale tra cui Bari, Genova, Torino e Cagliari e risultano ancora non identificate e note le risorse con cui il Ministero della cultura attuerà tale progetto e nessuna sicurezza occupazionale per gli artisti e informazioni sul modello organizzativo dei nuovi corpi di ballo annunciati,

si chiede di sapere:

a seguito delle notizie diffuse dopo l'incontro del 19 marzo, come il Ministro in indirizzo intenda attuare quanto annunciato, quali saranno le garanzie lavorative per i ballerini, in particolare se saranno garantiti contratti di lavoro dipendente con le fondazioni lirico-sinfoniche con le tutele previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

se vi sia la previsione di inserire nei criteri del FUS (oggi “fondo nazionale per lo spettacolo dal vivo”) forme di incentivi per la produzione di spettacoli di danza con un corpo di ballo stabile;

quali siano i criteri che hanno portato a individuare alcune città, escludendone altre, invece di comprendere tutte le fondazioni, anche con schemi di corpi di ballo condivisi, come previsto dal disegno di legge n. 568 in esame in Senato.

## **INTERROGAZIONE SULL'AMPLIAMENTO DEGLI SPAZI MUSEALI, VOLTO ALLA PIÙ AMPIA FRUIZIONE DELLE OPERE D'ARTE**

(3-01033) (20 marzo 2024)

MARCHESCHI, MALAN, SPERANZON, COSENZA, BUCALO, IANNONE, FALLUCCHI - *Al Ministro della cultura* - Premesso che:

l'articolo 9 della Costituzione individua tra i principi fondamentali lo sviluppo della cultura e la tutela del patrimonio storico-artistico della nazione;

il patrimonio artistico e culturale italiano è estremamente ricco e variegato ed i musei possono considerarsi dei veri e propri depositi della memoria storica e dell'identità culturale della nazione, strumento privilegiato per il contrasto alla povertà educativa oltre a costituire un'attrazione turistica a livello mondiale;

considerato che:

la gestione di un patrimonio così importante non è stata finora adeguatamente sostenuta dalla finanza pubblica, con una spesa complessiva inferiore a quella dei principali Stati europei e scarsamente orientata agli investimenti;

nonostante i quasi cinquemila istituti museali, sono esposte appena quattrocentottantamila dei cinque milioni di opere d'arte presenti sul territorio;

il Ministro in indirizzo ha recentemente dichiarato di voler realizzare, tra gli obiettivi di breve termine, il raddoppio delle sedi di alcuni “grandi” musei, quali gli Uffizi di Firenze, il Museo archeologico nazionale di Napoli e la Pinacoteca di Brera a Milano;

la realizzazione di questi nuovi e più ampi spazi museali rappresenta un grande traguardo, un'occasione per rivitalizzare il tessuto culturale e attrarre un pubblico internazionale desideroso di immergersi nell'arte e nella storia che solo l'Italia può offrire,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo abbia già posto in essere ai fini dell'ampliamento delle sedi museali degli Uffizi di Firenze, del Museo archeologico nazionale di Napoli e della Pinacoteca di Brera a Milano e quali intenda avviare per garantire al pubblico e agli studiosi una migliore fruizione del patrimonio artistico ivi esposto.