

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

**Giovedì 29 gennaio 2026**

**alle ore 10**

**387<sup>a</sup> 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 SGOMBERO DEL CENTRO SOCIALE "LEONCAVALLO" DI MILANO

(3-02115) (10 settembre 2025)

MIRABELLI, MALPEZZI, TAJANI - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

il “Leoncavallo” è un centro sociale, nato a Milano nel 1975, che svolge attività politica e culturale in autogestione;

il 21 agosto 2025 il Leoncavallo è stato sgomberato per ordine del Ministero dell'interno, con venti giorni di anticipo rispetto alla data fissata del 9 settembre;

considerato che:

in una nota pubblicata dal sindaco di Milano, Giuseppe Sala, il 21 agosto scorso, è riportato che nella giornata precedente, il sindaco aveva delegato “il vicecomandante della Polizia locale a partecipare al Comitato per l’ordine e la sicurezza che, come consuetudine, si tiene ogni mercoledì. In quella sede non è stato fatto cenno ad alcuno sfratto esecutivo del centro sociale Leoncavallo”;

sempre nella predetta nota il sindaco di Milano riporta che “Per un’operazione di tale delicatezza, al di là del Comitato, c’erano molte modalità per avvertire l’Amministrazione milanese. Tali modalità non sono state perseguite”, tanto che lo stesso sindaco ha dichiarato di aver ricevuto la notizia dello sgombero dal Prefetto la mattina stessa in cui le forze dell’ordine hanno eseguito lo sfratto;

l’intervento di sgombero del Leoncavallo era previsto per il 9 settembre 2025 e, come riportato nella nota redatta dal sindaco di Milano: “In considerazione di questa timeline, come Comune avevamo continuato, con i responsabili del Leoncavallo, un confronto che portasse alla piena legalità tutta l’iniziativa del centro. Come sottolineato da alcuni quotidiani, si stavano valutando varie soluzioni a norma di legge, che potessero andare nel senso auspicato e con la volontà di mantenere aperta l’interlocuzione con i responsabili delle attività del centro sociale”;

tenuto conto che:

il Leoncavallo, da cinquant’anni, svolge attività di interesse culturale e ha un valore storico e sociale, non solo per la città di Milano;

da anni l’amministrazione comunale di Milano è impegnata nella ricerca di una soluzione atta a salvaguardare gli interessi diversi, senza cancellare un’esperienza storica e importante come quella del centro sociale;

la modalità con cui il Ministero dell'interno è intervenuto sembra, secondo gli interroganti, essere finalizzata a mettere in difficoltà l'attuale amministrazione comunale, senza tener conto della necessaria collaborazione tra istituzioni,

si chiede di sapere per quali motivi il Ministro in indirizzo abbia deciso di anticipare lo sgombero del Leoncavallo tenendo completamente all'oscuro l'Amministrazione comunale di Milano.

## **INTERROGAZIONE SULLA CONDIZIONE DI UNA DETENUTA GRAVEMENTE INVALIDA NEL CARCERE DI TORINO**

(3-01846) (23 aprile 2025)

SENSI, GIORGIS, ROSSOMANDO, BAZOLI, VERINI, BASSO, CAMUSSO, CASINI, DELRIO, GIACOBBE, IRTO, LA MARCA, LOSACCO, MALPEZZI, MARTELLA, NICITA, PARRINI, ROJC, VERDUCCI, ZAMBITO, ZAMPA - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

il quotidiano “La Stampa” si sta occupando da alcune settimane della situazione di una donna di 50 anni, che è stata dichiarata invalida al 100 per cento, che ha una diagnosi di schizofrenia e che, nonostante questo, continua ad essere detenuta nel carcere “Lorusso e Cutugno” di Torino;

il tribunale di sorveglianza, stabilendo che la donna "non è pericolosa socialmente", ne ha ordinato due volte il trasferimento in una comunità sanitaria: trasferimento che per mancanza di posti non è ancora avvenuto. La Corte di cassazione e la Corte europea per i diritti umani hanno ribadito più volte, in varie sentenze, che le persone gravemente malate non possono stare in carcere;

secondo quanto ne scrivono i giornali, la donna al centro della vicenda era entrata nell’istituto penitenziario torinese nel mese di novembre 2024 con una condanna pari a un anno e nove mesi per furto. Viste le sue condizioni di salute mentale, i suoi legali avevano subito scritto al tribunale di sorveglianza per chiedere che alla detenuta venissero concessi i domiciliari;

il giudice ne aveva ordinato la scarcerazione e la donna era uscita nel tardo pomeriggio del 28 dicembre. Il giorno dopo aveva violato i domiciliari ed era stata nuovamente arrestata dai carabinieri. Dopo meno di 48 ore dalla sua liberazione, la donna era dunque tornata in carcere. Al tribunale di sorveglianza era stata presentata una seconda istanza di liberazione, nuovamente accolta;

secondo quanto dichiarato, tuttavia, dal presidente dell’associazione "Marco Pannella", Sergio Rovasio, "alle Vallette - nome con cui è conosciuto il carcere Lorusso e Cutugno di Torino - esiste una nuova struttura psichiatrica ristrutturata da poco, ma c’è posto solo per i maschi"; ragion per cui non ci sarebbe posto per la donna. Questa sezione del carcere, peraltro, può accogliere soltanto 22 persone di sesso maschile;

attualmente la donna si trova in una cella comune ed è assistita da due compagne. Secondo quanto raccontato dai suoi avvocati le sue condizioni di salute mentale e fisica stanno visibilmente peggiorando giorno dopo giorno;

lo scorso marzo, sempre nel carcere di Torino, si è suicidato un ragazzo di 31 anni, al quale era stata diagnosticata una forma di schizofrenia e sul quale pendeva una richiesta di trasferimento da parte del pubblico ministero in una struttura psichiatrica sorvegliata;

l’istituto penitenziario Lorusso e Cutugno è uno degli istituti più grandi del Piemonte e ospita al proprio interno tutti i circuiti detentivi ad eccezione di quello

dedicato al regime del 41-*bis*. L'istituto, secondo l'associazione "Antigone", che si occupa dei diritti delle persone detenute, risulta continuamente sovraffollato: ha una presenza media pari a circa 1.450 persone detenute su poco più di 1.000 posti disponibili. Nella sezione femminile ci sono 85 posti e 108 detenute;

sempre secondo gli ultimi dati diffusi da Antigone, nel 2023 nelle carceri italiane il 12 per cento delle persone detenute, circa 6.000, aveva una diagnosi psichiatrica grave, l'anno precedente, invece, era pari al 10 per cento. Il 19,7 per cento assumeva stabilizzanti dell'umore, antipsicotici o antidepressivi, e il 40 per cento sedativi o ipnotici. Scorporando i numeri per genere, appare di tutta evidenza come il disagio psichico sia maggiore tra le donne detenute piuttosto che tra gli uomini;

gli spazi interni al carcere per il trattamento delle patologie psichiatriche, soprattutto nella fase più acuta, sono chiamati articolazioni per la tutela della salute mentale (ATSM): in Italia sono 32, collocati in 17 istituti penitenziari, uno per regione, e dunque insufficienti. Gli ultimi dati, sempre dell'associazione Antigone, dicono che nelle carceri italiane lavorano 9,14 psichiatri ogni 100 detenuti e 19,8 psicologi ogni 100 detenuti,

si chiede di sapere:

quali iniziative necessarie e urgenti il Ministro in indirizzo intenda intraprendere perché la donna detenuta nell'istituto penitenziario di Torino sia trasferita il più rapidamente possibile in una struttura idonea a far fronte alle sue difficili condizioni di salute, e peraltro aggravate;

quali iniziative urgenti intenda adottare in merito alla situazione in cui versano le persone detenute con diagnosi psichiatriche gravi, che si trovano a trascorrere la loro esistenza dentro le mura di carceri che non dovrebbero, in alcun modo, vederle detenute.

## **INTERROGAZIONE SUL REGOLAMENTO ELETTORALE DELL'ORDINE DEI DOTTORI COMMERCIALISTI ED ESPERTI CONTABILI**

(3-02289) (10 dicembre 2025)

SENSI, GIORGIS, BAZOLI, CAMUSSO, ROJC, RANDO, LA MARCA, MIRABELLI, ROSSOMANDO, FRANCESCHELLI, DELRIO, MALPEZZI, MANCA - *Al Ministro della giustizia* - Premesso che:

secondo quanto riportato dal quotidiano “La Verità” il 12 settembre 2025 è stato presentato ricorso dinanzi al TAR del Lazio avverso il regolamento elettorale per il rinnovo degli organi dell’ordine dei dottori commercialisti ed esperti contabili, previsto per il 15-16 gennaio 2026, regolamento che introduce quale unica modalità di voto quella elettronica;

nel ricorso si evidenzia come tale scelta si ponga in contrasto con le disposizioni di cui al decreto legislativo 28 giugno 2005, n. 139, che disciplina l’ordinamento professionale dei commercialisti e prevede il voto in presenza quale forma ordinaria e obbligatoria, e come il regolamento impugnato sia privo delle necessarie specifiche tecniche, tali da garantire i principi di segretezza, personalità e sicurezza del voto, configurando un rischio concreto di irregolarità elettorali;

secondo diversi organi di stampa risulterebbero dei disavanzi di bilancio del consiglio nazionale dei dottori commercialisti ed esperti contabili (CNDCEC) quantificati in circa un milione di euro per il 2024 e 2,5 milioni per il 2025, disavanzi che ricadono sull’intera platea degli iscritti obbligati per legge al versamento dei contributi;

si tratta di criticità che risultano particolarmente discutibili alla luce del contestuale incremento del 40 per cento dei compensi del presidente nazionale e dei consiglieri nazionali, con importi che, sempre secondo quanto riportato da organi di stampa, supererebbero per il presidente i 600.000 euro annui;

numerosi esposti, provenienti anche da ordini territoriali e loro consiglieri, sono stati inoltrati da mesi al Ministero della giustizia, chiedendo un intervento ispettivo e di vigilanza sul CNDCEC, senza che risulti avviata alcuna iniziativa da parte del Ministero;

ai sensi dell’articolo 29, comma 1, lettera l), del citato decreto legislativo n. 139 del 2005, il regolamento elettorale è approvato con decreto del Ministro della giustizia su proposta del CNDCEC; pertanto, il Ministero possiede non solo un potere, ma un preciso dovere di verifica di legittimità e regolarità, anche tramite poteri di autotutela;

l’articolo 28 prevede, inoltre, che il Ministro della giustizia possa sciogliere il consiglio nazionale “ove questo compia gravi e ripetuti atti di violazione di legge”;

le criticità evidenziate pongono fondati interrogativi sulla correttezza della gestione dell’ente, sulla trasparenza delle procedure elettorali, sulla tutela degli iscritti e sulla regolarità contabile del consiglio nazionale;

l'atteggiamento di inerzia del Ministero, nonostante i diversi esposti formali, articoli di stampa e pesanti contestazioni in corso, rischia di configurare una grave omissione dei poteri e doveri di vigilanza attribuiti dalla legge,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, in applicazione dei poteri di autotutela, annullare il regolamento elettorale impugnato dinanzi al TAR del Lazio e procedere alla sua riformulazione nel rispetto delle disposizioni di legge vigenti, prevedendo esclusivamente il voto in presenza;

se non ritenga opportuno e doveroso attivare immediatamente i poteri ispettivi e di vigilanza sul CNDCEC, richiedendo relazione al collegio dei revisori, verificando le gravi criticità contabili esposte, anche valutando l'avvio del procedimento per il possibile commissariamento dell'ente;

in quale modo e con quali opportune iniziative intenda ristabilire la piena trasparenza e il corretto funzionamento del rapporto tra Ministero vigilante ed ente vigilato.

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

### **INTERROGAZIONE SUI POSSIBILI DISAGI ALLA RETE FERROVIARIA DERIVANTI DAI PROSSIMI CANTIERI**

(3-02367) (28 gennaio 2026)

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

secondo il *dossier* “Altra velocità 2025”, su 90.425 treni ad alta velocità monitorati nel 2025 (Frecciarossa, Frecciabianca, Frecciargento), il 66 per cento risulta essere arrivato in ritardo rispetto all’orario previsto, mentre i ritardi complessivi accumulati ammontano a 973.881 minuti, pari a quasi un anno e 10 mesi di tempo perso in totale;

in un’analisi su 54 tratte principali raccolte da Rete ferroviaria italiana, tra il 25 luglio e il 5 settembre 2025, si segnala come circa il 31 per cento dei Frecciarossa risulti essere arrivato in ritardo, percentuale che sale al 36 per cento per i treni a lunga percorrenza;

il gruppo Ferrovie dello Stato italiane ha stimato che nel 2026 sui binari ci saranno oltre 1.300 cantieri: di fatto, anche nel nuovo anno, si rischia di assistere a profondi ritardi e cancellazioni su tutta la linea ferroviaria, senza che sia stata fornita dal Ministro in indirizzo alcuna soluzione per ridurre i disagi per i cittadini;

nei giorni scorsi, in Spagna, si è assistito a un tragico incidente ferroviario, causato da un deragliamento, nel quale hanno perso la vita 45 persone e 120 sono rimaste ferite: un rapporto preliminare sull’incidente ha ipotizzato come possibile causa la rottura di una delle saldature che univano due segmenti di una rotaia;

l’ERTMS (European rail traffic management system) è il sistema europeo di gestione e controllo del traffico ferroviario, ad oggi è considerato lo *standard* tecnologico più avanzato per sicurezza, velocità ed efficienza;

nel nostro Paese, l’installazione del sistema ERTMS risulta finanziata da 2,5 miliardi di euro provenienti da fondi PNRR e interesserà complessivamente circa 2.800 chilometri di rete da ultimare entro giugno 2026, in coerenza con l’obiettivo strategico di estendere la tecnologia a tutta l’intera rete: tuttavia, ad oggi, si segnalano profondi rallentamenti nell’installazione di tali sistemi, fondamentali per la sicurezza del traffico ferroviario;

dall’insediamento del Ministro in indirizzo, di fatto, la situazione legata al sistema ferroviario risulta essere drammatica e in forte peggioramento tra costanti ritardi e cancellazioni di treni, perenni cantieri sulle linee ferroviarie, lavori a rilento



nell'installazione delle nuove tecnologie di sicurezza come l'ERTMS e nessuna soluzione avanzata per ridurre i disagi per i cittadini, lavoratori, pendolari e studenti;

il Ministro, invece di occuparsi dei perenni problemi che affliggono il sistema ferroviario italiano, preferisce utilizzare il proprio tempo per ospitare all'interno del Dicastero Tommy Robinson, un esponente politico neofascista inglese, noto per le sue posizioni profondamente suprematiste, xenofobe e razziste: a giudizio degli interrogante un fatto lesivo della dignità e della storia del nostro Paese, che per l'ennesima volta mette in luce l'inadeguatezza del Ministro nel rivestire cariche istituzionali,

si chiede di sapere quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare per fornire un servizio ferroviario efficiente, puntuale e preciso ai cittadini e ai viaggiatori, quali soluzioni intenda adottare per evitare che i diversi cantieri presenti sulle linee ferroviarie creino disagi e ritardi nella circolazione ferroviaria, quali misure intenda adottare per velocizzare e completare l'installazione del sistema ERTMS e se ritenga consono aver ospitato Tommy Robinson, un esponente politico neofascista britannico, nella sede del Dicastero.

**INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE PER GARANTIRE  
L'ACCESSO A TUTTE LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO AI  
TITOLARI DI CONTRASSEGNO DISABILI**

(3-02361) (27 gennaio 2026)

VERSACE, BIANCOFIORE - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che l'articolo 26 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea tutela il diritto delle persone con disabilità all'autonomia e alla piena partecipazione alla vita sociale;

considerato che la Corte di cassazione, con sentenza n. 28144 del 2022, ha stabilito che l'accesso alle ZTL da parte delle persone con disabilità è un diritto incondizionato, non comprimibile da esigenze di controllo automatico;

rilevato che la piattaforma unica nazionale dei contrassegni unici disabili europei (CUDE), istituita nel 2021 per semplificare la mobilità delle persone con disabilità sul territorio nazionale, è tuttora basata sull'adesione facoltativa dei Comuni e questo rende la piattaforma, nei fatti, inefficace fuori dal Comune di residenza, il che costringe ancora oggi i titolari di CUDE a comunicazioni preventive in caso di spostamento da un comune all'altro, con conseguente rischio di sanzioni pecuniarie e decurtazione dei punti patente nel caso questa comunicazione non venga fatta. Ecco che, invece di agevolare la persona con disabilità e coloro che la supportano, si continuano a creare ostacoli,

si chiede di sapere quali iniziative urgenti il Ministro in indirizzo intenda assumere per garantire su tutto il territorio nazionale il pieno ed effettivo diritto, senza ostacoli di natura burocratica, di accesso alle ZTL per le persone titolari di contrassegno CUDE, anche valutando l'introduzione dell'obbligatorietà di adesione alla piattaforma da parte di tutti i Comuni e la condivisione integrale dei dati, al fine di evitare contravvenzioni improprie e discriminazioni nella libertà di movimento.

## INTERROGAZIONE SULLA VISITA AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE DELL'ATTIVISTA POLITICO BRITANNICO ROBINSON

(3-02365) (28 gennaio 2026)

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

dai giornali si è appreso che il 23 gennaio 2026 il Ministro in indirizzo ha ricevuto negli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il britannico Tommy Robinson, controverso *leader* neofascista del Regno Unito, fondatore e animatore di movimenti xenofobi e anti islamici, con una serie di condanne penali alle spalle per reati che includono aggressione aggravata, rissa, frode, possesso di cocaina, *stalking* e altri guai giudiziari; è considerato troppo estremista persino da Nigel Farage, il capo della destra sovranista britannica;

Robinson, il cui vero nome è Stephen Yaxley-Lennon, come detto, ha un passato violento, iniziato nel tifo organizzato della sua città natale Luton, in Inghilterra. Prima della sua nuova vita da attivista digitale, è stato il *leader* dell'English defence league (EDL), il principale gruppo neofascista britannico, che oggi è praticamente sparito, almeno nella sua forma originaria;

l'incontro gli avrebbe fornito una legittimazione politica che praticamente Robinson non aveva mai avuto in carriera, proprio perché in patria è considerato un impresentabile. Non a caso nel *post* pubblicato sui suoi canali *social*, con annessa foto e stretta di mano con il Ministro, Robinson sottolinea l'incarico istituzionale del suo interlocutore, vantandosi di esser stato ricevuto con tutti gli onori dal vice primo ministro italiano;

per contro, la pubblicazione della foto e la conferma dell'incontro hanno provocato imbarazzo persino nel Governo, posto che il Ministro degli affari esteri e la cooperazione internazionale, Antonio Tajani, ha preso pubblicamente le distanze da quanto accaduto, definendo Robinson "incompatibile con i propri valori" e rifiutando di incontrarlo personalmente;

nel video dell'incontro, diffuso *on line*, compare accanto a Tommy Robinson una seconda persona con il volto occultato, con indosso un cappuccio o copricapo, il cui ruolo, identità e titolo di accesso agli uffici ministeriali non sono stati chiariti e risultano oscurati in modo inquietante nei materiali pubblicati,

si chiede di sapere quali motivazioni, anche solo lontanamente riconducibili all'esercizio delle funzioni di Ministro della Repubblica, abbiano indotto a ricevere negli uffici di un Ministero un noto esponente dell'estrema destra britannica, privo di qualsiasi ruolo istituzionale, con un passato giudiziario gravemente compromesso e portatore di posizioni apertamente antidemocratiche e incompatibili con i principi costituzionali della Repubblica, a giudizio dell'interrogante trasformando di fatto una sede dello Stato in uno spazio di legittimazione politica per ideologie di stampo nazista.

## **INTERROGAZIONE SUI TERMINI TEMPORALI PER L'EFFETTUAZIONE DI LAVORI SUI PONTI SUL FIUME PO**

(3-02360) (27 gennaio 2026)

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

il comma 891 dell'art. 1 della legge di bilancio per il 2019, al fine della messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, ha istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo da ripartire, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023;

con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997, è disposta l'assegnazione delle risorse a favore delle Città metropolitane e delle Province territorialmente competenti e dell'ANAS S.p.A., in relazione alla rispettiva competenza quali soggetti attuatori, sulla base di un piano che classifichi i progetti presentati secondo criteri di priorità legati al miglioramento della sicurezza, al traffico interessato e alla popolazione servita. I soggetti attuatori certificano l'avvenuta realizzazione degli investimenti entro l'anno successivo a quello di utilizzazione dei fondi, mediante presentazione di apposito rendiconto al Ministero delle infrastrutture sulla base delle risultanze del monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche;

il comma 2 dell'articolo 9 del decreto-legge di proroga dei termini n. 200 del 2025 (all'esame della Camera) prevede la proroga dei termini previsti (originariamente entro il 31 dicembre 2025 ora prorogati al 30 giugno 2026) per l'accesso ai finanziamenti necessari per la messa in sicurezza dei ponti del bacino del Po, intervenendo sull'art. 7, comma 4-*duodecies*, secondo periodo, del decreto-legge n. 202 del 2024, relativo alla procedura di accesso al programma di finanziamento "ponti sul Po";

sono interessate dai finanziamenti citati le Regioni Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna per interventi spesso localizzati in posizioni strategiche per i collegamenti viari, indispensabili per zone che, purtroppo, più volte si sono trovate devastate dalle piene dei corsi d'acqua che le attraversano e per le quali la dotazione prevista è di fondamentale importanza;

in taluni casi si è resa necessaria la sottoscrizione preventiva di convenzioni per la condivisione di soluzioni progettuali o attuative, quali, ad esempio, l'accorpamento di più interventi o la necessità di individuare una stazione appaltante unica (la società di committenza regionale), con la conseguenza che le successive procedure autorizzatorie e attuative da espletare risultano particolarmente lunghe e complesse e ben giustificano la richiesta di una proroga dei termini di legge;

si prevede altresì che il mancato rispetto del termine comporti la revoca automatica delle risorse di provenienza statale che verranno versate all'entrata del bilancio per restare acquisite all'erario;

è stato presentato un emendamento al decreto-legge “milleproroghe”, a prima firma dell'on. Pella, che proroga al 31 dicembre 2026 i termini per l'aggiudicazione degli interventi per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, finanziati con le risorse indicate all'art. 1, comma 891, della legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145 del 2018),

si chiede di sapere quali iniziative intenda adottare il Ministro in indirizzo per consentire alle stazioni appaltanti beneficiarie delle risorse previste di proseguire nel completamento dell'*iter* necessario per procedere all'aggiudicazione degli interventi infrastrutturali, evitando così il rischio di vanificare, per alcuni interventi, il lavoro finora condotto per la realizzazione delle opere e di perdere i relativi stanziamenti assegnati.

## INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER AUMENTARE LA SICUREZZA STRADALE

(3-02368) (28 gennaio 2026)

POTENTI, ROMEO, MINASI, GERMANÀ, CANTÙ, BERGESIO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il 14 dicembre 2024 è entrato in vigore il nuovo codice della strada, introdotto con la legge 25 novembre 2024, n. 177, che ha apportato significative modifiche al decreto legislativo 20 aprile 1992, n. 285, con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza stradale;

tra le principali novità rientrano misure più severe per l'uso del cellulare alla guida, l'inasprimento delle sanzioni per guida sotto l'effetto di alcol e droghe, l'obbligo di casco e limitazioni alla circolazione per i monopattini elettrici, sospensione della patente per alcune violazioni, nonché norme contro l'abbandono di animali e cambiamenti nei limiti di potenza dei veicoli per i neopatentati;

il provvedimento è nato con l'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali, i feriti e le vittime della strada attraverso un approccio combinato di prevenzione, controlli rafforzati e sanzioni più efficaci;

la sicurezza stradale è un tema cruciale ed è fondamentale mettere in atto ogni azione necessaria a ridurre i tassi di incidentalità e garantire migliori condizioni di utilizzo delle strade;

considerato che:

a distanza di 7 mesi dall'entrata in vigore del nuovo codice della strada, un primo bilancio, basato su dati ufficiali raccolti da Polizia stradale e dall'Arma dei Carabinieri, relativi al periodo dicembre 2024-luglio 2025, rispetto al periodo analogo dell'anno precedente, rileva una riduzione complessiva degli incidenti stradali;

il 12 giugno 2025 sono entrate in vigore le nuove regole in materia di *autovelox*, al fine di ridurre i ricorsi e aumentare la trasparenza verso gli automobilisti;

alla luce della totale mancanza di mappature precise, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è impegnato per effettuare un censimento dettagliato degli *autovelox* su tutto il territorio nazionale, chiedendo agli enti locali tutti i dati dei dispositivi: la conformità, la marca e il modello,

si chiede di sapere quali siano i risultati conseguiti nel settore della sicurezza stradale grazie alla riforma del codice della strada e alle ulteriori misure normative e amministrative di settore e quali ulteriori azioni il Ministro in indirizzo intenda porre in essere per ridurre i tassi di incidentalità e garantire migliori condizioni di utilizzo delle strade.

## **INTERROGAZIONE SULL'ADOZIONE DI UN PIANO STRAORDINARIO DI MANUTENZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE**

(3-02369) (28 gennaio 2026)

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

l'intensificarsi di eventi meteorologici estremi sta producendo, con frequenza crescente, frane, allagamenti, inondazioni, mareggiate, dissesti e interruzioni della viabilità, con impatti diretti sulla sicurezza delle persone, sulla continuità territoriale e sull'economia dei territori, imponendo un rafforzamento strutturale delle politiche di prevenzione, manutenzione e resilienza delle infrastrutture;

in questi giorni si registrano effetti devastanti su infrastrutture e collegamenti anche in Sicilia, Sardegna e Calabria, con prime stime e ricognizioni di danno di particolare entità (in Sicilia, 1,2 miliardi di euro; in Sardegna, oltre 400 milioni di euro; in Calabria, circa 300 milioni di euro, su base ricognitiva), che confermano la necessità di una risposta nazionale straordinaria, a fronte di soli 100 milioni di euro finora stanziati dal Governo; a ciò si aggiunge la tragedia che vive in queste ore la popolazione di Niscemi con oltre 1.500 sfollati a causa del continuo fenomeno franoso;

premessi, inoltre, che:

in Liguria, la frana che ha interessato la strada statale 1 Aurelia nel tratto tra Vesima e Arenzano ha di fatto “spezzato” la regione incidendo su un corridoio strategico e fragile, determinando deviazioni e ricadute immediate su mobilità, pendolarismo e servizi essenziali, in un contesto in cui la regione è già da anni gravata da cantieri, restringimenti e riduzioni del livello di servizio sulla rete autostradale, che interseca l'abitato e per cui da anni si attende il completamento di interventi di mitigazione ambientale (tra cui il ripristino e l'adeguamento delle barriere fonoassorbenti) che incidono su salute e qualità della vita delle comunità esposte;

la tenuta del sistema infrastrutturale richiede un'attenzione specifica alle opere d'arte (ponti, viadotti, impalcati): i Comuni, in particolare nelle aree metropolitane, segnalano l'esigenza di disporre di strumenti stabili di monitoraggio, ispezione e manutenzione, nonché di risorse e supporto tecnico, per evitare che criticità localizzate evolvano sempre in emergenze;

considerato che a fronte di queste gravissime condizioni di crisi infrastrutturali, risulta politicamente e istituzionalmente necessario che la priorità della spesa pubblica sia la messa in sicurezza e manutenzione della rete esistente: in un Paese in cui le vie di comunicazione mostrano vulnerabilità diffuse, la destinazione di

risorse a grandi opere deve essere valutata in coerenza con l'urgenza di garantire prima di tutto sicurezza, continuità e resilienza delle infrastrutture già in esercizio; rilevato che:

ai sensi dell'articolo 14 del codice della strada, il gestore è tenuto a garantire manutenzione e sicurezza e, più in generale, la *governance* pubblica deve assicurare che la gestione delle infrastrutture (cantieri, programmazione, informazioni all'utenza e misure di mitigazione) rispetti criteri di fluidità, prevedibilità e sicurezza, anche mediante misure straordinarie di regolazione della circolazione e coordinamento istituzionale, sul modello di quanto già richiamato in atti parlamentari analoghi;

in tale quadro, va inserita anche la certezza degli investimenti sulle reti autostradali, la cui manutenzione è fortemente condizionata dalle criticità connesse ai piani economico-finanziari (PEF) e alla dinamica tariffaria: l'assenza o il ritardo nell'aggiornamento degli atti programmatici e convenzionali può alimentare contenziosi e meccanismi che si traducono in incrementi tariffari anche in contesti di prolungata riduzione del livello di servizio, dovuta a cantieri o limitazioni, mentre sarebbe necessario rafforzare meccanismi cogenti, che colleghino in modo verificabile i pedaggi al livello di servizio effettivamente erogato, prevedendo misure di sospensione, riduzione o compensazione in caso di significative riduzioni del servizio ed evitando incrementi automatici derivanti da inerzie amministrative o contenziosi, nonché l'attivazione, quando l'autostrada diventi di fatto l'unico corridoio praticabile per chiusure della viabilità ordinaria, di gratuità o agevolazioni tariffarie estese sui tratti interessati (in via immediata, in Liguria, l'estensione al corridoio Varazze-Genova Pegli, in sostituzione dell'attuale), al fine di prevenire congestioni e trasferimento di traffico sulla viabilità urbana con conseguenze su sicurezza, vivibilità e qualità dell'aria,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario adottare con urgenza un piano straordinario nazionale di manutenzione e messa in sicurezza di tutte le infrastrutture di mobilità, con priorità alle opere di resilienza connesse al rischio idrogeologico, prevedendo anche un programma di supporto ai Comuni per monitoraggio e manutenzione di ponti, viadotti e impalcati (*standard* tecnici, assistenza, cofinanziamenti e banca dati);

se, in relazione ai danni in Sicilia, Sardegna e Calabria, non ritenga altresì necessario finanziare misure straordinarie, nell'ambito del suddetto piano, anche mediante la ridestinazione dei probabili residui finanziari, pari a circa 2 miliardi di euro, delle risorse assegnate al ponte sullo stretto che, come già avvenuto per il 2025, matureranno anche nel 2026, in conseguenza dei rilievi della Corte dei conti.



## **INTERROGAZIONE SULLE INIZIATIVE IN MATERIA DI REQUISITI PER IL PENSIONAMENTO ED IL RAFFORZAMENTO DELLA PREVIDENZA COMPLEMENTARE**

(3-02370) (28 gennaio 2026)

SATTA, MALAN, ZAFFINI, ZULLO, MANCINI, BERRINO, LEONARDI, SILVESTRONI - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:

negli ultimi anni si è registrato un significativo rafforzamento dell'occupazione e della base contributiva, elemento essenziale per la tenuta del sistema previdenziale pubblico;

il Governo, operando in un contesto economico complesso, ha adottato una linea improntata alla responsabilità, alla gradualità e alla tutela del principio del leale affidamento dei cittadini;

con la legge di bilancio per il 2026 (legge n. 199 del 2025) sono stati introdotti interventi mirati di sterilizzazione dell'aumento automatico dei requisiti anagrafici per i lavoratori impegnati in attività gravose e usuranti, nonché una significativa limitazione dell'incremento per le altre categorie;

tali scelte confermano la volontà dell'Esecutivo di coniugare sostenibilità finanziaria, equità intergenerazionale e attenzione alle condizioni concrete dei lavoratori tenendo ferma l'esigenza di monitorare con attenzione le situazioni di maggiore fragilità, in particolare per i lavoratori prossimi al pensionamento;

il rafforzamento della previdenza complementare rappresenta uno dei pilastri della strategia complessiva del Governo in materia previdenziale,

si chiede di sapere quali ulteriori iniziative il Ministro in indirizzo intenda promuovere, in continuità con l'azione già avviata dal Governo, per consolidare e rafforzare un sistema di uscita dal lavoro equo, flessibile e sostenibile, affrontando e prevenendo il rischio di nuove situazioni di esodati, a tutela dei lavoratori e delle future generazioni.

## INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI TUTELA DELL'AREA DI PIAZZA D'ARMI A MILANO

(3-02366) (28 gennaio 2026)

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

l'area di piazza d'Armi, situata nel quadrante ovest di Milano tra via delle Forze Armate, la caserma Perrucchetti e via Olivieri, è, con una superficie di circa 420.000 metri quadrati, uno dei più vasti spazi aperti rimasti nella città metropolitana, è un contesto naturale non antropizzato, *habitat* unico di varie specie protette nella sua zona umida e costituisce un importante polmone verde in una delle città più inquinate al mondo e con la minor quota *pro capite* di verde tra le grandi metropoli europee;

storicamente destinata a uso militare, comprende una vasta area verde, già destinata alle esercitazioni dei carri armati e ora interamente rinaturalizzata, e l'area dei magazzini di Baggio, realizzati in gran parte tra gli anni '20 e '30 del Novecento, che facevano parte del sistema logistico dell'Esercito italiano e la cui architettura presentava elementi tipici dell'edilizia militare del periodo fascista, come la simmetria compositiva, i volumi massivi, l'uso del mattone e dei tetti a falda. La maggior parte degli edifici del complesso dei magazzini sono stati nel novembre 2019 completamente demoliti;

nel suo insieme, l'area rappresenta uno dei contesti urbani e paesaggistici più significativi per estensione, memoria storica e identitaria della città e, proprio per tutelare tali valori, sono stati adottati, ai sensi del decreto legislativo n. 42 del 2004 (codice dei beni culturali e del paesaggio), due provvedimenti di tutela su edifici del complesso dei magazzini: nel 2009, un vincolo diretto sulla palazzina di comando e nel 2016, una dichiarazione di interesse culturale sulla palazzina alloggi di via Olivieri n. 8;

nell'ottobre 2019 il Ministero per i beni culturali ha apposto un vincolo diretto sulla piazza d'Armi relativamente all'area verde (circa 34 ettari), imponendo l'obbligo di mantenerne la destinazione a verde e vietandovi qualsiasi edificazione, nonché un vincolo di tutela indiretta per l'area dei magazzini di Baggio (6,5 ettari), imponendo che ogni intervento di nuova edificazione nell'area garantisse la salvaguardia delle prospettive visive e la contestualizzazione spaziale dei due edifici con tutela diretta, e prevedesse tipologie architettoniche compatibili con il contesto, corti aperte verso l'interno, una distribuzione planimetrica rispettosa delle visuali con gli edifici vincolati e della relazione con l'area verde della piazza d'Armi, tali per cui le altezze dei nuovi volumi avrebbero dovuto uniformarsi con quelle dei due fabbricati storici tutelati (circa 11 metri);

in data 5 maggio 2025, il segretariato regionale del Ministero della cultura per la Lombardia ha emanato un nuovo decreto relativo alla piazza d'Armi, disponendo la decadenza del precedente. Tale nuovo decreto, pur permanendovi alcune prescrizioni del precedente, introduce per l'area dei magazzini di Baggio una nuova impostazione: gli eventuali nuovi edifici in prossimità di quelli tutelati dovranno

uniformarsi in altezza a questi ultimi (circa 11 metri), ma agli ulteriori nuovi edifici, non collocati nella immediata adiacenza a quelli vincolati, viene ora consentita un'altezza di colmo fino a 24 metri;

considerato che:

gli edifici non immediatamente adiacenti ai manufatti sottoposti a tutela fanno parte del medesimo contesto paesaggistico e urbano e sono comunque prossimi sia agli edifici vincolati sia a quelli di nuova costruzione soggetti a restrizioni in altezza più stringenti: la possibilità di realizzare costruzioni con altezze superiori e differenziate rischia di modificare in modo significativo le prospettive visive originariamente protette, compromettendo l'equilibrio percettivo e identitario del contesto storico e causando disarmonie architettoniche, che incidono negativamente sul valore culturale complessivo;

è inoltre necessario valutare con particolare attenzione l'impatto che le differenze di altezza possono avere sugli edifici vincolati in termini di esposizione alla luce naturale, effetto estetico complessivo e piena fruibilità degli spazi, poiché l'innalzamento di nuovi volumi potrebbe determinare ombreggiamenti, alterazioni percettive e ripercussioni sull'utilizzo e sulla fruizione degli edifici storici, aspetti che richiedono un approfondimento specifico;

considerato inoltre che:

la società Invimit SGR, ente gestore dell'area su incarico del Ministero dell'economia e delle finanze, ha indetto, in data 1° luglio 2024, un bando dal valore complessivo di 1.647.477,31 di euro per un "Servizio di analisi strumentale non invasiva e valutazione del rischio bellico e bonifica bellica terrestre" relativo all'area di piazza d'Armi, magazzini di Baggio e area ex orti, in via Domokos;

negli anni precedenti, tuttavia, sono stati realizzati numerosi interventi che hanno comportato scavi profondi e movimentazione del suolo, tra cui la rimozione di serbatoi e indagini sul suolo (zona magazzini) nel 2017-2018 con 28 punti di campionamento e apertura di trincee, la demolizione dei magazzini nel 2018-2019 e la bonifica dell'area ex orti e demolizione delle baracche nel 2020;

tali lavori, caratterizzati dall'uso di mezzi pesanti e dalla diffusione di alterazioni nell'assetto del suolo, avrebbero reso opportuna, se non indispensabile, una verifica del rischio bellico prima della loro esecuzione;

considerato, infine, che:

con deliberazione della Giunta comunale di Milano n. 1633 del 23 dicembre 2025, sono stati approvati gli indirizzi per la stipula di un protocollo di intesa tra il Comune di Milano e Invimit SGR finalizzato alla rigenerazione dell'ambito di piazza d'armi quale grande funzione urbana nel piano di governo del territorio del Comune di Milano, atto che presuppone la realizzazione di rilevanti trasformazioni urbanistiche ed edilizie dell'area;

nell'ambito delle ipotesi di intervento contemplate, si prevede, tra le possibili funzioni, la realizzazione sull'area verde di estesi impianti e servizi connessi alle attività sportive, con edificazioni e impermeabilizzazioni imponenti (per attività,

uffici e parcheggi), mentre il vincolo gravante sull'area verde della piazza d'Armi prescrive il mantenimento della destinazione a verde e vieta qualsiasi edificazione, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda verificare la compatibilità tra la deliberazione del Comune di Milano concernente gli indirizzi per la stipula di un protocollo di intesa sulla piazza d'Armi e il vincolo paesaggistico apposto nel 2019 dal Ministero per i beni culturali, chiarendo se le previsioni di sviluppo per attività sportive e servizi connessi siano compatibili con le prescrizioni di tutela che vietano ogni possibilità edificatoria nella porzione a verde maggiormente tutelata dell'area;

se intenda chiarire le valutazioni di natura tecnico-culturale che hanno motivato la decadenza del vincolo paesaggistico apposto dal Ministero della cultura nel 2019 sull'area dei Magazzini di Baggio, specificando se tale provvedimento sia stato accompagnato da adeguate valutazioni di impatto paesaggistico e da un confronto con gli enti locali e le comunità interessate;

se non si ritenga opportuno sospendere l'efficacia del decreto di decadenza del vincolo paesaggistico del 2019, in attesa di un approfondimento pubblico e interistituzionale, finalizzato a garantire la tutela e la valorizzazione dell'intero contesto urbano e storico dell'area.