

RESOCONTO STENOGRAFICO

384

SEDUTA DI VENERDÌ 31 LUGLIO 2020

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ETTORE ROSATO

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 24

Missioni1	<i>(Iniziativa in ambito internazionale volte all'accertamento della verità sulla morte del volontario Mario Carmine Paciolla, avvenuta in Colombia - n. 2-00872)</i> 1
PRESIDENTE.....1	
Annuncio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente 1	
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE..... 1, 3, 4 MIGLIORE Gennaro (IV)..... 2, 4 SERENI Marina, <i>Sottosegretaria di Stato per gli Affari esteri e la cooperazione internazionale</i>3
Interpellanze urgenti (Svolgimento)1	<i>(Iniziativa volte al superamento delle criticità rilevate sull'autostrada A14 e al relativo potenziamento infrastrutturale, nonché ad accelerare il completamento</i>
PRESIDENTE.....1	

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE: FI; PARTITO DEMOCRATICO: PD; FRATELLI D'ITALIA: FDI; ITALIA VIVA: IV; MISTO-NOI CON L'ITALIA-USEI-CAMBIAMO!-ALLEANZA DI CENTRO: M-NI-USEI-C!-AC; LIBERI E UGUALI: LEU; MISTO: MISTO; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-POPOLO PROTAGONISTA - ALTERNATIVA POPOLARE: MISTO-PP-AP; MISTO-CENTRO DEMOCRATICO-RADICALI ITALIANI-+EUROPA: MISTO-CD-RI-+E; MISTO-MAIE - MOVIMENTO ASSOCIATIVO ITALIANI ALL'ESTERO: MISTO-MAIE.

<i>della Pedemontana Marche-Abruzzo-Molise - n. 2-00846</i>).....	5
PRESIDENTE.....	5, 6, 7
SILVESTRI Rachele (MISTO).....	5, 7
TRIVERSI Roberto, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	6
<i>(Iniziative volte a velocizzare la manutenzione e la ricostruzione dei ponti sul fiume Po e sulle principali arterie collegate, anche incrementando la dotazione finanziaria dei fondi previsti dalla legge 145 del 2018 e valutando la possibilità di ricorrere ad un'apposita dichiarazione dello stato di emergenza - n. 2-00858)</i>	8
PRESIDENTE.....	8, 10, 11
TRIVERSI Roberto, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	10
ZANICHELLI Davide (M5S).....	8
ZOLEZZI Alberto (M5S).....	11
<i>(Iniziative volte a garantire adeguati investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della fascia jonica calabrese - n. 2-00867)</i>	13
PRESIDENTE.....	13, 14, 16
BARBUTO Elisabetta Maria (M5S).....	13, 16
TRIVERSI Roberto, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	14
<i>(Iniziative di competenza volte a ripristinare la regolare circolazione sull'autostrada A14 - n. 2-00882)</i>	17
PRESIDENTE.....	17, 18, 19
GRIPPA Carmela (M5S).....	17, 19
TRIVERSI Roberto, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	18
<i>(Misure a sostegno dei proprietari immobiliari in relazione alla sospensione generalizzata delle esecuzioni di rilascio degli immobili disposta da recenti provvedimenti normativi - n. 2-00885)</i>	20
PRESIDENTE.....	20, 21, 22, 23
BIANCHI Matteo Luigi (LEGA).....	20, 22
TRIVERSI Roberto, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	21
Sui lavori dell'Assemblea	23
PRESIDENTE.....	23
Ordine del giorno della prossima seduta	23
PRESIDENTE.....	23
ERRATA CORRIGE	24

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE ETTORE ROSATO

La seduta comincia alle 9,30.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

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

FEDERICA DAGA, *Segretaria*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Amitrano, Battelli, Brescia, Cancelleri, Cirielli, Colucci, Davide Crippa, D'Uva, Delrio, Gregorio Fontana, Frusone, Giachetti, Lorefice, Maggioni, Molinari, Sisto e Tomasi sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente sessantanove, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Annuncio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione

a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, con lettera in data 30 luglio 2020, ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge, che è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 96-*bis*, comma 1, del Regolamento, in sede referente, alla XII Commissione (Affari sociali): “Conversione in legge del decreto-legge 30 luglio 2020, n. 83, recante misure urgenti connesse con la scadenza della dichiarazione di emergenza epidemiologica da COVID-19 deliberata il 31 gennaio 2020” (2617) - *Parere delle Commissioni I, II, III, V, VII, VIII, IX, XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali*.

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

Svolgimento di interpellanze urgenti.

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

(Iniziativa in ambito internazionale volte all'accertamento della verità sulla morte del volontario Mario Carmine Paciolla, avvenuta in Colombia - n. 2-00872)

PRESIDENTE. Passiamo alla prima interpellanza urgente all'ordine del giorno Migliore ed altri n. 2-00872 (*Vedi l'allegato A*).

Chiedo al deputato Migliore se intenda illustrare la sua interpellanza. Sì, bene, ha 15

minuti.

GENNARO MIGLIORE (IV). Grazie, signor Presidente. Ieri sera, alle 21,30, a Napoli si è svolta la commemorazione di Mario Carmine Paciolla, un giovane volontario delle Nazioni Unite, il cui corpo senza vita è stato ritrovato il 15 luglio del 2020 nella sua casa in Colombia, a San Vicente del Caguán. Ieri, alla commemorazione erano presenti il Presidente della Camera Roberto Fico, il Ministro degli Esteri Di Maio e tante altre persone, autorità, il sindaco di Napoli, semplici cittadini, amici di un ragazzo che aveva impegnato tutta la vita nel sentirsi cittadino del mondo e nel cercare di dare un contributo straordinario, non solo ad una organizzazione, ma ad un'intera comunità. Veniva da un'esperienza universitaria napoletana nella quale si era distinto e, comunque, aveva sempre manifestato una grande voglia di impegnarsi per il raggiungimento di un bene comune.

Ieri, il Ministro degli Esteri ha detto che l'Italia pretende la verità su questa vicenda, perché le prime ricostruzioni accreditavano una tesi, quella del suicidio, alla quale non hanno mai creduto, né i genitori, né coloro i quali hanno avuto uno sguardo semplicemente più attento a quelle che erano le circostanze tragiche nelle quali era stata ritrovata la vittima.

Ed è per questo motivo che noi, insieme a tanti altri colleghi deputati e deputate (spesso le interpellanze urgenti vengono proposte da un singolo gruppo, io, qui, ci tengo a sottolineare che dopo la mia, ci sono le firme di tanti gruppi parlamentari sia di maggioranza che di opposizione), crediamo che rappresenti, per quanto ci riguarda, un dovere morale, al di là di una dichiarazione in una circostanza significativa come quella di una commemorazione, che vengano esposte con chiarezza in Parlamento. Vorrei per questo motivo precisare non solo l'esigenza dell'accertamento della verità, ma, spero e sono sicuro che la Viceministra Sereni lo farà, delle circostanze attraverso le quali il nostro Paese pretenderà di avere delle risposte. Ci

troviamo in una condizione, quella colombiana, nella quale addirittura ci sono trattati sulla "Violenza", con la lettera maiuscola, come strumento di organizzazione della società colombiana; addirittura c'è un'urbanistica della violenza che, fin dagli anni Cinquanta, ha preso il campo in quel Paese.

Ci troviamo in una situazione nella quale nella zona, che fu già smilitarizzata all'epoca del Presidente Uribe, all'inizio degli anni Duemila, a San Vicente del Caguán si stava svolgendo una missione delle Nazioni Unite per definire quello che era un percorso, un'iniziativa di carattere umanitario volta però a intervenire su quella annosa questione che è il rapporto tra il Governo colombiano e la guerriglia delle FARC, le Forze armate rivoluzionarie della Colombia. Si tratta di una vicenda che si protrae da decenni, come è del tutto evidente, con fasi alterne e con una contestuale presenza su quel territorio anche di truppe paramilitari e di organizzazioni di narcotrafficienti. Spesso si sono poi confusi i ruoli rispetto all'utilizzo di strumenti coercitivi come quelli dei sequestri piuttosto che, come si è trattato in altri casi, del vero e proprio narcotraffico che di volta in volta veniva controllato dalle singole organizzazioni. Ma qui veniamo a chiedere un'altra cosa, e cioè qual è l'atteggiamento del Governo italiano nei confronti del Governo colombiano. Noi abbiamo già una vicenda aperta molto dolorosa, quella di Giulio Regeni, nella quale le prime ricostruzioni accreditarono una morte violenta che, con il passare del tempo, poi si è rivelata essere non solo una morte violenta di strada, ma ovviamente una morte violenta determinata da cause che la magistratura sta ancora accertando, ma che la nostra coscienza civile sa essere imputabili anche a precise responsabilità all'interno degli apparati statali egiziani. E quindi quale sia l'atteggiamento del nostro Governo nei confronti del Governo colombiano, se sono stati fatti già dei passi, se sono state intraprese delle iniziative per una verifica di quali siano gli elementi di accertamento che in quel Paese vengono portati

avanti, dal nostro punto di vista è essenziale.

Due, qual è stata la posizione del nostro Governo nei confronti delle Nazioni Unite, il cui atteggiamento, francamente, trovo imbarazzante rispetto a questa vicenda, visto che peraltro il giovane era impegnato in una missione comunque targata ONU. Tre, se sia a conoscenza del Governo, perché questo ovviamente non è responsabilità del Governo, la possibilità di un accertamento, attraverso una procedura giudiziaria di rango internazionale, per attivare un'inchiesta che accerti, attraverso anche gli strumenti che dispone la collaborazione giurisdizionale tra i nostri Paesi, la verità. Quindi, nella sostanza - oltre a ribadire il senso di cordoglio nei confronti della famiglia, degli amici, dell'intera comunità che accoglieva Mario Paciolla e che lo attendeva, perché di lì a poco, il 20 luglio, cinque giorni dopo, era previsto il suo rientro a Napoli per un viaggio di vacanza, e quindi è difficilissimo solo immaginare che potesse togliersi la vita alla vigilia del rientro a casa propria - che cosa sia successo. Rinnovando questo cordoglio e questo sentimento di vicinanza, vorremmo sapere anche se ci sono altri italiani nelle condizioni in cui si è trovato Mario Paciolla, visto che ci risulta che ci siano anche persone coinvolte in fatti analoghi all'interno di quel Paese. Con questo concludo la mia illustrazione, ringraziando il Governo preventivamente per la disponibilità, in attesa della risposta.

PRESIDENTE. La sottosegretaria di Stato per gli Affari esteri e la cooperazione internazionale, Marina Sereni, ha facoltà di rispondere.

MARINA SERENI, *Sottosegretaria di Stato per gli Affari esteri e la cooperazione internazionale*. Grazie, Presidente. L'interpellanza a prima firma del deputato Migliore, che voglio ringraziare, è sottoscritta, come ha lui stesso evidenziato, da un ampio gruppo di parlamentari. Ciò testimonia, ancora una volta, come il

Parlamento intenda sottolineare l'importanza e l'urgenza di chiarire le circostanze della tragica fine del giovane volontario delle Nazioni Unite, Carmine Mario Paciolla. Come ha già avuto modo di dire il Ministro Di Maio nel *question time* del 23 luglio al Senato, questo urgente chiarimento è anche l'obiettivo del Governo. Attribuiamo priorità a questa drammatica e triste vicenda, e ne seguiamo costantemente tutti i suoi sviluppi. Carmine Mario Paciolla è stato trovato senza vita lo scorso 15 luglio nella sua abitazione a San Vicente del Caguán in Colombia, dove lavorava, come è stato già detto, come volontario nella Missione di Verifica ONU dal 20 agosto 2018. La nostra ambasciata a Bogotá si è subito messa in contatto sia con la famiglia Paciolla, cui sta prestando la massima assistenza, sia con le autorità colombiane e con gli inquirenti, sotto la guida del Procuratore generale della nazione. Le indagini si svolgono con l'ausilio di un magistrato specializzato in questo tipo di delitti e di una squadra di esperti forensi inviati sul posto da Bogotá. Il nostro ambasciatore ha più volte manifestato, nel corso delle sue interlocuzioni con le controparti colombiane, l'alta priorità attribuita dal Governo a fare piena luce sul tragico evento. È grazie a questa immediata azione sul posto che le indagini vengono seguite fin dalle loro prime fasi dai vertici della magistratura colombiana. La Missione di Verifica delle Nazioni Unite in cui Mario lavorava ha l'obiettivo di monitorare l'attuazione dell'accordo di pace del 2016 tra il Governo e le FARC, i guerriglieri delle Forze armate rivoluzionarie della Colombia. L'attività di verifica riguarda anzitutto il reinserimento degli ex guerriglieri FARC nella vita politica, economica e sociale della Colombia, nonché le garanzie di integrazione, sicurezza e protezione per le loro famiglie e le comunità coinvolte. Compiti molto complessi, ai quali le Nazioni Unite attribuiscono grande importanza nell'ottica della normalizzazione interna del Paese, a beneficio della stabilità di tutta la regione. La locale Missione ONU ha aperto un'investigazione interna e partecipa

alle indagini colombiane con tre funzionari e un medico. Abbiamo chiesto e ottenuto che sia condotta in maniera rapida e approfondita. Gli esiti saranno tempestivamente condivisi con la nostra ambasciata a Bogotá e con la nostra Rappresentanza permanente presso le Nazioni Unite a New York. Anche sotto questo aspetto molteplici sono stati i passi effettuati da parte italiana. La nostra rappresentanza a New York ha espresso più volte al Dipartimento delle Nazioni Unite che sovrintende alla Missione la ferma aspettativa di una continua e piena collaborazione alle indagini. Grazie a questa opera di sensibilizzazione è stata richiesta e ottenuta la consegna degli effetti personali del connazionale ancora in possesso della Missione ONU, ad esclusione di quelli ritenuti ancora necessari ai fini delle indagini dalla magistratura colombiana.

Per rafforzare ulteriormente tutta questa azione, intrapresa fin dalle primissime ore successive al ritrovamento del corpo di Carmine Mario, il 28 luglio il Ministro Di Maio ha avuto una telefonata con la Ministra degli Esteri colombiana, Claudia Blum Capurro De Barberi. Nel colloquio il Ministro ha ribadito la ferma aspettativa del Governo italiano e della nostra opinione pubblica a che le indagini condotte dall'autorità giudiziaria colombiana giungano quanto prima e in maniera definitiva a chiarire le cause che hanno condotto al decesso di Carmine Mario Paciolla. È stata, allo stesso tempo, richiesta una piena ed effettiva collaborazione degli investigatori colombiani con gli omologhi italiani per giungere alla verità su quanto accaduto.

Il Ministro Di Maio ha sollevato l'argomento anche con l'Alto Rappresentante Josep Borrell, auspicando il sostegno da parte dell'Unione europea. Le indagini in corso rivestono inevitabilmente un'importanza centrale per chiarire i molti aspetti ancora poco chiari. Saranno fondamentali tre inchieste: quella colombiana, quella delle Nazioni Unite e quella della magistratura italiana. Il nostro lavoro, come Farnesina, sarà quello di garantire il miglior coordinamento tra le attività di tutte

le autorità coinvolte; su questo ribadiamo ancora una volta il nostro impegno. Elementi importanti per le indagini dovrebbero emergere dai risultati delle due autopsie, quella eseguita il 17 luglio in Colombia e l'altra effettuata a Roma il 27 luglio, al rientro della salma in Italia. Lasciatemi rinnovare, infine, la nostra vicinanza ai familiari in questo triste momento. La prematura scomparsa di Carmine Mario suscita giustamente l'attenzione dell'opinione pubblica e del Parlamento.

Ribadiamo il massimo sforzo della Farnesina nel seguire questa tragica vicenda, che ha coinvolto un nostro giovane brillante, impegnato in una missione delicata in un luogo difficile del pianeta. Grazie

PRESIDENTE. Il collega Migliore ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

GENNARO MIGLIORE (IV). Sono certamente soddisfatto, e ringrazio la Viceministra Sereni per la risposta che ha voluto fornire al Parlamento in relazione all'andamento delle indagini e anche all'attivazione, che risultava anche da interventi pubblici, da parte del Ministro Di Maio e delle nostre autorità.

Ci tengo però a sottolineare alcuni elementi. Il primo, che va verificato - ed eventualmente potrebbe essere oggetto di un ulteriore approfondimento - se ci siano altri italiani in una situazione analoga nella stessa realtà. Io, peraltro, sono personalmente anche molto colpito, come tutti direi, anche perché a San Vicente del Caguán, quando avevo esattamente l'età di Mario Carmine Paciolla, ero andato per un incontro che aveva delle finalità simili, quindi l'idea che ci possa essere una serie di azioni che può in qualche modo mettere a rischio la vita di persone - italiane e non ovviamente, ma il nostro interesse e anche la nostra possibilità di intervento avviene soprattutto per le persone italiane - in una realtà così complessa, deve essere davvero una preoccupazione costante del nostro Governo.

È una questione non solo di principio ma di sicurezza nazionale e credo sia fondamentale anche per non scoraggiare i tanti giovani, in particolare giovani ma anche non giovani, che vedono nella dedizione nei confronti degli altri e nella partecipazione a missioni di carattere internazionale una ragione, se vogliamo, anche di vita, dopo una formazione adeguata e con delle competenze che li portano ad essere spesso delle eccellenze nel mondo.

Noi dobbiamo questa verità alla famiglia innanzitutto, la dobbiamo alle persone e agli amici che hanno voluto e che vogliono ancora bene a Mario Carmine Paciolla, e la dobbiamo a quella generazione di giovani italiani che, al di fuori dei nostri confini, hanno perso la vita in circostanze tragiche e che però hanno testimoniato che il dedicarsi alla ricerca di soluzioni pacifiche, di interventi che potessero migliorare anche con un piccolo contributo il mondo che ci circonda, rappresentano la nostra gioventù migliore e il nostro investimento per il futuro.

(Iniziativa volte al superamento delle criticità rilevate sull'autostrada A14 e al relativo potenziamento infrastrutturale, nonché ad accelerare il completamento della Pedemontana Marche-Abruzzo-Molise - n. 2-00846)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Rachele Silvestri ed altri n. 2-00846 (*Vedi l'allegato A*).

Chiedo alla deputata Rachele Silvestri se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica.

RACHELE SILVESTRI (MISTO). Presidente, l'autostrada A14 è il secondo asse meridiano della penisola italiana: collega Bologna a Taranto e rappresenta una direttrice costiera di rilevanza fondamentale per lo sviluppo economico e turistico delle regioni che attraversa. È utile precisare che purtroppo il suo tracciato è costituito da sei corsie, tre per senso di marcia, da Bologna San Lazzaro a Porto

Sant'Elpidio e nei sei chilometri precedenti la barriera Taranto Nord; per il resto del tracciato è a due corsie per senso di marcia. Essa è percorsa ogni giorno da un numero considerevole di mezzi pesanti, ed è purtroppo anche scenario di numerosi incidenti stradali, spesso mortali, specie nel tratto a due corsie. Negli ultimi anni, inoltre, il tratto caratterizzato dalle due corsie risulta particolarmente interessato dalla presenza massiccia di cantieri che, occupando parzialmente la carreggiata per l'esecuzione di lavori di manutenzione, obbligano quindi gli automobilisti a percorrere decine di chilometri su una sola corsia per senso di marcia.

Già dal quadro sin qui delineato emerge la non sostenibilità dell'attuale configurazione autostradale, soprattutto nel tratto a due corsie. La frequenza dei cantieri, gli incidenti stradali e altri accadimenti, anche di natura giudiziaria, che hanno visto sequestrati alcuni tratti creano lunghissime file gravi e disagi agli utenti, che sono spesso costretti a subire code che talvolta superano un'ora di attesa e sono causa anche di incidenti stradali. Non si può non ricordare l'evento del 23 agosto 2018 all'interno della Galleria Castello al chilometro 300 nei pressi di Grottammare, dove un TIR è andato a fuoco provocando diverse esplosioni e danneggiando la galleria stessa, con il conseguente disagio della circolazione per mesi e mesi. Come non si può non ricordare il sequestro da parte della procura di Avellino di diversi chilometri di *guardrail* installati nella rete autostradale italiana a seguito della tragedia di Acqualunga, che ha interessato anche il tratto della A14 tra le Marche e l'Abruzzo.

Quanto finora riportato si traduce quindi in gravi disagi agli utenti, disagi di annosa memoria che diventano sempre più forti a fronte di un pagamento del pedaggio stradale cresciuto esponenzialmente negli ultimi anni, ma al quale non corrisponde un servizio adeguato e che anzi permane per molti versi scadente. È vero che nelle ultime settimane sono stati dissequestrati alcuni tratti autostradali, che di fatto hanno leggermente migliorato la situazione, come è vero che si è ridotta

la tariffa autostradale in alcuni tratti; ma è anche vero che ad oggi continuano a esserci disagi causati da tratti chiusi, che costringono gli automobilisti ad uscire obbligatoriamente dall'autostrada e a percorrere strade statali e provinciali, congestionando significativamente i centri abitati attraversati che - lo ricordo - sono soprattutto costieri e turistici. Inoltre, la riduzione del pedaggio è stata decisa solo per un breve periodo di tempo, per poco più di dieci giorni e solo nel tratto abruzzese, escludendo in maniera vergognosa la parte Sud delle Marche, nonostante le forti proteste dei tanti portatori di interesse come sindaci, Confindustria Centro Adriatico, ANCE, sindacati dell'autotrasporto e tanti altri.

Presidente, ritengo che quanto narrato possa già far capire bene l'esigenza di un intervento urgente e risolutivo da parte del Governo, ormai non più rinviabile. Non si può più andare avanti con gli slogan utili solo per tirare a campare, non importandosene, di fatto, dei danni economici che colpiscono il sistema produttivo e turistico delle aree coinvolte. Pur prendendo atto dei buoni propositi manifestati dal Presidente del Consiglio nel corso della recente iniziativa politica tenutasi a Villa Pamphilj in riferimento ad un non meglio precisato piano di rilancio infrastrutturale denominato "Italia veloce" di 196 miliardi, dobbiamo sottolineare che nessun riferimento è stato dedicato al completamento della terza corsia della A14, che parte dal comune di Porto Sant'Elpidio e va verso il Sud Italia, o meglio ancora alla sua variante.

Fatta questa premessa, utile per rendere edotto il Parlamento di una situazione per molti versi surreale e drammatica, sono a chiedere al sottosegretario quali urgenti iniziative intenda porre il Governo in essere per il superamento delle criticità generate dai fatti sopra esposti e quali siano le misure che intende intraprendere il Governo per verificare se il concessionario stia portando avanti i lavori avviati nel rispetto dei termini in essere e dei cronoprogrammi, e se tali interventi, numerosi e frequenti in questi ultimi anni, non siano di fatto conseguenza di una possibile mancata manutenzione ordinaria

e straordinaria da parte del concessionario fin da quando ne è divenuto gestore. Infine, sarebbe utile capire quali azioni intenda intraprendere il Governo al fine di garantire la rapida realizzazione della terza corsia dal comune di Porto Sant'Elpidio verso il Sud Italia, o se vi siano in fase di studio ulteriori possibili varianti alternative atte al superamento delle criticità sopra esposte, come ad esempio il completamento della pedemontana Marche-Abruzzo-Molise.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Traversi, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO TRAVERSI, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Presidente, grazie per la rappresentazione molto chiara. I provvedimenti di sequestro adottati dall'autorità giudiziaria in relazione ai dieci viadotti esistenti sulla tratta autostradale A14 Bologna-Taranto e caratterizzati dall'installazione di barriere ritenute non a norma, hanno determinato restringimenti di carreggiata con notevoli disagi per l'utenza, in particolare nelle regioni Abruzzo e Marche, ed il trasferimento del traffico veicolare in prevalenza sulla strada SS16.

Quanto alle azioni poste in essere dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, evidenzio che, su specifica richiesta della competente direzione, la società concessionaria ha predisposto un programma di ripristino e riqualificazione delle barriere, elaborando dei progetti definitivi valutati positivamente dal Ministero. A seguito dei provvedimenti di dissequestro recentemente adottati, la società concessionaria ha predisposto i progetti esecutivi. Inoltre, l'autorità giudiziaria, tenuto conto delle valutazioni tecniche espresse dal Ministero, ha approvato un nuovo piano di cantiere che consentirà di riaprire al traffico veicolare, nei prossimi giorni, due corsie per ciascun senso di marcia lungo l'autostrada A14. L'avvio dei lavori di riqualificazione delle barriere bordo ponte è previsto a

partire dal prossimo mese di settembre; la relativa programmazione verrà condivisa anche con gli enti locali e verrà richiesto anche un supporto da parte delle prefetture. Concludo evidenziando che sono già in corso le interlocuzioni da parte di ANAS con le due regioni e gli enti locali coinvolti per risolvere le problematiche originate dal congestionamento veicolare sulla strada statale 16. Quanto all'ampliamento a tre corsie della tratta autostradale ricadente nel territorio delle regioni Marche e Abruzzo, nell'analisi che in queste ore le strutture del MIT stanno effettuando sul piano economico-finanziario presentato da Aspi, si sta approfondendo anche tale aspetto.

Circa la possibilità di una riduzione dei pedaggi, gli uffici del Ministero stanno verificando la fattibilità di tale ipotesi, oltre anche ad altre eventuali misure compensative nel rispetto delle prerogative contrattuali. Riguardo poi alla Pedemontana Marche-Abruzzo-Molise, sulla base degli elementi forniti dalla società ANAS, rappresento che la Pedemontana delle Marche è un intervento compreso del Maxi Lotto 2 del progetto Quadrilatero (SS 76), direttrice Perugia-Ancona e Pedemontana delle Marche, le cui attività hanno subito nel tempo rallentamenti a causa della crisi finanziaria della Astaldi Spa, assoggettata alla procedura di concordato in continuità aziendale nel settembre 2018. Nel mese di marzo 2019 i lavori sono stati riavviati, consentendo di ultimare il tratto della SS 76 Fossato di Vico-Cancelli, aperto al traffico il 16 dicembre 2019. Successivamente, la sopravvenuta emergenza sanitaria nazionale dovuta alla pandemia COVID-19 ha comportato una sospensione dei lavori, che sono ripresi nello scorso 4 maggio. L'opera in argomento, che consiste nel collegamento trasversale fra Fabriano (innesto SS 76) e Muccia (innesto SS 77), è suddivisa in quattro stralci funzionali già contrattualizzati al contraente generale Dirpa 2 Scarl. Nel dettaglio elenchiamo: 1° stralcio funzionale, tratto Fabriano-Matelica, per un importo di

90 milioni di euro; i lavori sono in corso di esecuzione con un avanzamento contrattuale del 66 per cento, e l'ultimazione è prevista entro il 2020; il 2° stralcio funzionale, tratto Matelica-Castelraimondo Nord, per un importo di 90 milioni di euro; i lavori sono in corso di esecuzione, con un avanzamento contrattuale del 9 per cento, e l'ultimazione è prevista entro il febbraio 2022; infine, il 3° e 4° stralcio funzionale, tratto da Castelraimondo Nord-innesto SS 77 a Muccia per un importo di 150 milioni di euro; il progetto definitivo dei due stralci è stato approvato con delibera CIPE n. 43 del 2018, con l'esclusione dei tratti terminali del 4° stralcio, il *by pass* di Muccia e il collegamento dalla zona industriale di Camerino Est alla strada provinciale Varanese, prevedendo per questi ultimi, però, una nuova procedura di approvazione CIPE; è in corso la redazione del progetto esecutivo, la cui approvazione è prevista entro il 2020.

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

RACHELE SILVESTRI (MISTO). Grazie, Presidente. Sottosegretario, la ringrazio per la risposta, però purtroppo non mi posso ritenere soddisfatta. Principalmente, parlando dell'A14, sono anni che si parla della terza corsia di questo tratto autostradale che, penso come tutti ben sapete, attraversa le quattro province che sono state comunque colpite dal sisma del 2016.

Quindi, oltre ad aver avuto gravi danni dal terremoto, questo territorio si è trovato ad affrontare in questi ultimi due anni anche una grave crisi infrastrutturale, anche a causa delle grandi code che si sono venute a formare. Quindi, del fatto che adesso il Ministero prenda in considerazione la realizzazione della terza corsia, ne siamo ben felici, ma mi pare strano, comunque sia, perché, come dicevo prima, quando il Presidente del Consiglio si è riunito nella recente iniziativa politica a Villa Pamphilj, a ciò non si è fatto assolutamente riferimento: quando

ci fu il famoso elenco delle infrastrutture che sarebbero state sbloccate, utilizzando i poteri super speciali dei commissari, l'A14 non era presente, come non era presente all'interno del "decreto Rilancio". definito la più importante manovra economica della storia della Repubblica (55 miliardi); non vi è traccia della terza corsia dell'A14. Quindi, siamo ben felici del fatto che il Ministero abbia preso a cuore questa parte d'Italia, però, sul discorso della Pedemontana, non sono per niente soddisfatta, perché, a differenza di come giustamente dice il nome, Pedemontana Marche-Abruzzo-Molise, sottosegretario, lei mi ha parlato solamente della parte di Ancona Nord, mentre le Marche hanno cinque province, che comprendono anche Macerata, Fermo ed Ascoli Piceno, poi vi è Teramo e si continua fino ad arrivare al Molise. Noi siamo ben felici che la parte nord delle Marche continui ad avere infrastrutture, però voglio ricordare al Governo che le Marche e l'Abruzzo hanno anche Marche Sud e Abruzzo Nord, che hanno bisogno assolutamente di infrastrutture; ciò, perché, ripeto, sono territori, colpiti da un terremoto, nei quali vi sono delle crisi industriali e non vi vengono purtroppo ad investire imprenditori, sia esteri che comunque quelli locali, i quali, anzi, se ne vanno, perché, non avendo a disposizione infrastrutture idonee, prendono e lasciano luoghi abbandonati; si va quindi a perpetrare una disoccupazione elevata. Quindi, mi dispiace, ma non sono soddisfatta della risposta e spero che comunque quest'interpellanza possa portare un po' di aiuto anche al Governo a modificare anche le misure, soprattutto per la Pedemontana.

(Iniziativa volte a velocizzare la manutenzione e la ricostruzione dei ponti sul fiume Po e sulle principali arterie collegate, anche incrementando la dotazione finanziaria dei fondi previsti dalla legge 145 del 2018 e valutando la possibilità di ricorrere ad un'apposita dichiarazione dello stato di emergenza - n. 2-00858)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Zolezzi ed altri n. 2-00858 (*Vedi l'allegato A*). Chiedo al deputato Zanichelli se intenda illustrare l'interpellanza. Sì. Prego, onorevole Zanichelli.

DAVIDE ZANICHELLI (M5S). Presidente, portiamo in Aula un problema importante per il territorio della Pianura Padana. Veniamo dalla terra del bacino idrico del Po, un territorio in cui abitano 20 milioni di italiani distribuiti in centinaia, anzi migliaia di comuni. Sono milioni, infatti, i cittadini che ogni giorno si spostano per lavoro, studio e commissioni varie tra questi comuni. In questo territorio ci sono migliaia di ponti, perché il territorio è notevolmente antropizzato in modo diffuso, e numerosi ponti, per lo più in cemento armato, sono stati realizzati negli anni Cinquanta e Sessanta, ponti che però si stanno avvicinando alla fine della loro vita a causa di questo materiale, appunto il cemento armato. Se guardiamo alle prime costruzioni fatte con questo materiale, attorno agli anni Venti e Trenta, possiamo in maniera molto generale ipotizzare un periodo di vita utile in circa sessanta o, nei migliori casi, settant'anni, questo lo dicono gli ingegneri edili e dei materiali. Sull'asse del fiume Po e dei suoi affluenti sorgono numerosi ponti ormai vecchi e ammalorati, in particolare ponti stradali che si stanno avvicinando all'età di settant'anni e, a causa delle numerose criticità, risultano già essere interdetti al traffico pesante o comunque soggetti a limitazioni. Ma un ponte chiuso è un dramma per un territorio: per i commercianti e le loro commissioni quotidiane, perché chi ha un esercizio commerciale a ridosso di un ponte e questo dovesse essere chiuso, inevitabilmente, si trova dimezzata la clientela; per gli studenti, che a settembre si recheranno a scuola e all'università.

Per gli agricoltori e i lavoratori in generale che, quotidianamente, comunque, al di là di un ponte, si devono spostare; se questo dovesse essere chiuso, ciò comporterebbe, a fronte di una situazione di traffico normale, con

una percorrenza di cinque minuti, al fatto di dover percorrere un altro ponte, a monte o a valle, quindi con una percorrenza di 35-40 minuti anziché di cinque minuti. In un territorio che già è notevolmente inquinato, ovviamente questo incide anche sul consumo di carburante di numerose automobili e quindi anche sull'inquinamento in generale.

Il giorno successivo all'insediamento del nuovo Governo, mi sono permesso di regalare, assieme al gruppo 5 Stelle del comune di Colorno, al Ministro De Micheli un libro, un libro che si intitola "637 La vita al tempo del ponte. Settanta storie di ordinario disagio", un libro che raccoglie alcuni esempi dei problemi e dei disagi vissuti dai cittadini di Colorno e di Casalmaggiore in seguito ai 637 giorni - quasi due anni - in cui il ponte sul Po è stato chiuso. Danni economici incalcolabili e questo perché? Perché negli anni non c'è stata manutenzione di questo ponte, non c'è stata prevenzione e non c'è stata programmazione rispetto a questa infrastruttura. Chi vive e chi si trova a vivere a ridosso di un ponte che finisce per essere chiuso, realizza ciò. Però, in realtà, il compito della politica è programmare e prevedere questi fenomeni affinché non debbano accadere, perché altrimenti i danni economici causati dalla chiusura di un ponte sono decisamente superiori rispetto a quelli della sua manutenzione.

Io ci tengo a ricordare solamente alcuni dei ponti ammalorati che hanno necessitato e necessitano di manutenzione sull'asta del Po e sono: il ponte di San Benedetto Po, nel Mantovano, che da tempo aspetta la sostituzione ed è interdetto al traffico pesante; il ponte Verdi, tra Parma e Cremona, per lungo tempo a senso unico alternato e che in questi giorni è chiuso completamente e per cui, come riportato anche dalle cronache proprio oggi, probabilmente i 20 milioni stanziati non saranno sufficienti e serviranno ulteriori fondi per una sistemazione più robusta; il ponte tra Guastalla e Dosolo, fra le province di Reggio e Mantova, che attualmente è percorribile al massimo a 40 chilometri all'ora; il ponte fra

Boretto e Viadana; il ponte della Becca, nel Pavese, percorribile a senso unico alternato e del quale sarà necessaria la ricostruzione; il Ponte di Pievetta, tra il Piacentino e il Pavese, percorribile dall'8 giugno a senso unico alternato; e il ponte di Colorno-Casalmaggiore, riaperto da un anno ma che sappiamo che non potrà durare più di nove anni, in un periodo nel quale è necessario lavorare per la ricostruzione del nuovo ponte.

Io qui ho elencato solamente alcuni ponti stradali sul Po in un tratto di qualche decina di chilometri, ma dobbiamo pensare che questa situazione è tale lungo tutti i 650 chilometri di tutto il fiume Po e a questa situazione dobbiamo aggiungere anche le migliaia di piccoli e grandi ponti sulle decine di affluenti del fiume. Vede, Presidente, riguardo agli affluenti, io stesso sono andato anche a vedere personalmente la situazione del ponte Veggia, un ponte su un affluente del Po (ci sono andato poche settimane fa, assieme al sindaco di uno di quei comuni); anche lì si tratta di un ponte che, ovviamente, è di proprietà dei comuni, i quali non hanno i fondi necessari per poter affrontare la manutenzione necessaria e anche qui si rischia la chiusura di un ponte o la parziale limitazione al traffico, con disagi e, ovviamente, ulteriore traffico e ulteriore inquinamento.

Arriviamo al punto, perché diversi fondi sono stati indirizzati con la legge di bilancio - e questo lo dice anche il testo dell'interpellanza - quando il Ministro era Toninelli e quando è stato effettuato un importante stanziamento di 250 milioni di euro per i ponti sul Po e sul bacino idrico, intervenendo su 76 di questi ponti. Ma 76 sono solo una piccola parte e non possono che essere considerati solo l'inizio di un percorso che metta al primo posto la manutenzione delle infrastrutture, specialmente ora che sono in arrivo fondi per investimenti del *Next Generation EU*, perché sono numerosi i ponti che necessitano - e prossimamente necessiteranno - di intervento. Gli ammaloramenti visti in questi anni rischiano di essere solo l'inizio di ciò che sta accadendo e per questo riteniamo quella dei ponti sul bacino

idrico del Po come una priorità di intervento per uno specifico piano di manutenzione, prima che quelli che sono stati solamente degli episodi sporadici di ammaloramento possano diventare, in breve tempo, una situazione di emergenza. Riteniamo che quei 250 milioni, messi dall'ex Ministro Toninelli, siano solo un primo passo: serve che il Ministero prosegua su questa strada.

Per questo, chiediamo quali iniziative di competenza del Governo il Ministero intenda assumere al fine di velocizzare la manutenzione e, ove necessario, la ricostruzione dei ponti sul fiume Po e dei suoi affluenti, sia incrementando i fondi previsti dalla legge n. 145 del 30 dicembre 2018, sia eventualmente prevedendo uno stato d'emergenza specifico e valutando un contestuale commissariamento della situazione.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, l'onorevole Roberto Traversi, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO TRAVERSI, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Grazie, Presidente. Vi ringrazio anche per l'interpellanza, perché il tema della manutenzione delle nostre infrastrutture è fondamentale, come è fondamentale per il Governo anche procedere con "Italia Veloce". Però, dobbiamo sempre ricordarci la criticità di tutte queste strutture che sono a fine vita.

Ora vengo allo stato dell'arte. Nel periodo aprile-giugno sono stati emessi n. 21 mandati di pagamento per un totale di euro 23.640.688 a favore di varie province e della società ANAS, in attuazione del decreto interministeriale 3 gennaio 2020, n. 1. Nello specifico, con decreti del mese di aprile sono stati erogati: a favore della provincia di Mantova, euro 100 mila per la manutenzione straordinaria del ponte di Borgoforte; a favore della provincia di Pavia, euro 550 mila per il progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova costruzione del ponte nei pressi dell'esistente ponte della Becca, ex strada statale 617 Bronese; a favore della provincia di Parma, in qualità di soggetto attuatore a seguito del protocollo d'intesa

sottoscritto con la provincia di Cremona, euro 1 milione per il progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova costruzione del ponte fra i comuni di Colorno e Casalmaggiore; a favore della provincia di Parma, euro 100 mila per la manutenzione straordinaria del ponte sul torrente Enza tra Montecchio e Montechiarugolo; a favore della provincia di Parma, euro 200 mila per la manutenzione straordinaria del ponte Giuseppe Verdi; a favore della provincia di Parma, euro 750 mila per la nuova costruzione del ponte sul rio Mozzola; a favore della provincia di Cremona, euro 130 mila per la manutenzione straordinaria del viadotto di Crema sul fiume Serio, sulla strada statale 145; a favore della provincia di Cremona, euro 50 mila per la manutenzione straordinaria del ponte Rivolta sul fiume Adda; a favore della provincia di Cremona, euro 150 mila per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Oglio, in località Isola Dovarese; a favore della provincia di Cremona, euro 60 mila a seguito di protocollo di intesa stipulato con la provincia di Lodi per la manutenzione straordinaria del ponte di Crotta, sul fiume Adda, sulla strada provinciale 47. Per quanto concerne, poi, i ponti sul bacino del fiume Po di competenza della società ANAS, sono in fase di progettazione 16 interventi per un valore totale di circa 26 milioni di euro.

Relativamente alle opere d'arte richiamate dagli onorevoli interroganti e di competenza della società ANAS, si evidenzia che, per i lavori di ripristino del ponte Marino, ANAS ha redatto il progetto esecutivo e in data 3 settembre 2019 ha indetto la conferenza di servizi decisoria per l'approvazione del progetto stesso, con acquisizione dei pareri di tutti gli enti interessati ad eccezione della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio di Mantova, che verrà rilasciato successivamente alla verifica dell'interesse culturale sul manufatto. L'intervento, dal costo di 3 milioni di euro, è inserito nel programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie, oggetto di apposita convenzione MIT-ANAS.

Quanto al ponte di Ostiglia, ANAS rappresenta che, per la realizzazione dei nuovi impalcati stradali in sostituzione di quello stradale e quello ferroviario attualmente presenti sulla struttura, è in fase di definizione apposita convenzione fra ANAS e Rete Ferroviaria Italiana, che consentirà il trasferimento del ponte ferroviario di Ostiglia, attualmente in disuso e di proprietà RFI, ad ANAS.

A seguito della riclassificazione delle strade statali, sono in corso di definizione le procedure per il passaggio nella gestione di ANAS di alcune infrastrutture, tra cui il nuovo ponte di Colorno-Casalmaggiore e quello della Becca.

Infine, lungo le arterie stradali di competenza ANAS, la medesima società ha rappresentato che gli investimenti per gli interventi in corso e da eseguire sono pari a 267 milioni di euro. A valere sul Fondo per i ponti sul fiume Po, il fabbisogno assegnato ad ANAS, di cui all'Allegato 3 del predetto decreto interministeriale n. 1 del 2020, risulta pari a euro 30.775.000, di cui circa 10 milioni già erogati come prima annualità.

PRESIDENTE. Il deputato Alberto Zolezzi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

ALBERTO ZOLEZZI (M5S). Grazie, Presidente. Ringrazio davvero il sottosegretario Traversi. È una risposta importante che ci dettaglia l'impegno del Governo e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per queste importanti infrastrutture. Io, però, vado un pochino oltre.

Io credo che sia importante valutare questi ponti sul Po, in questo distretto, in questo bacino, come un'unica grande infrastruttura, per cui è necessario fare qualcosa di più; intanto capire che c'è uno stato di emergenza: oggi vi è la notizia di stampa del ponte Verdi che, probabilmente, va ricostruito; altri ponti vanno ricostruiti, Casalmaggiore, San Benedetto Po e probabilmente quello di Ostiglia; sono una trentina le opere che ricadono tutte sullo stesso

importante bacino. In questo bacino ricordo che, secondo i calcoli di regione Lombardia, che sappiamo bene per la storia dei camici che al limite sottostima, dice che ci passano ogni giorno 405 mila veicoli, di cui 215 mila passano sui ponti stradali, gli altri 190 mila sui ponti autostradali, risultano più critici quelli stradali: parliamo di circa due terzi del PIL nazionale, prodotto nel territorio padano, con un passaggio continuo di merci, sia il passaggio interno che anche verso l'estero, perché poi ci sono statali come la Abetone-Brennero del ponte di Ostiglia; per cui, oltre a questo stato di emergenza, c'è da valutare l'accelerazione del passaggio ad ANAS di queste infrastrutture. Molte stanno passando, ma deve essere fatto molto rapidamente perché non si possono perdere anni; questo passaggio da ANAS alle province spesso è stato fatto intorno al 2001, quando le opere e le infrastrutture erano uno slogan della legge obiettivo, poi di opere non è stata fatta neanche una ed è stato affidato a dei soggetti, come le province, che si sono rivelati assolutamente inaffidabili. Questa emergenza, questa sorta di commissariamento degli enti locali deve essere sempre più rapido: per uno dei ponti, il ponte della Becca, si attende il passaggio di competenza ad ANAS, mentre la regione Lombardia neppure lo studio di fattibilità è riuscita a fare, cioè ci sono degli enti, province e regioni, che non stanno riuscendo da decenni a svolgere il loro compito; sono falliti sulla gestione delle infrastrutture. Abbiamo detto, anche per il ponte di Colorno-Casalmaggiore è stato fatto un incerottamento: un progetto, a mio parere, opinabile, però, tra pochi anni, il ponte andrà ricostruito; il ponte di San Daniele è da rifare; anche per quanto riguarda il ponte di Viadana, da accesso agli atti provinciali mi risulta che passerà di nuovo ad ANAS; è stato un ponte che ha avuto un sacco di interruzioni ed ha prospettive di vita comunque risicate anch'esso, è stato costruito cinque anni dopo il ponte di Casalmaggiore e probabilmente a breve sarà da ricostruire. E lo stesso abbiamo visto tutte le limitazioni: sul ponte di Casalmaggiore non possono passare

mezzi oltre un certo peso, sul Ponte di Guastalla la percorrenza è a bassa velocità. Poi arrivo al ponte di San Benedetto Po: preciso qualche dettaglio ma per dire che tutto il contesto è sbagliato e assolutamente da migliorare: un ponte di 613 metri, danneggiato dalle alluvioni del 1993-1994 e 2000, dal sisma del 2012, è interdetto al traffico pesante dal 2012, ci sono delle cave in sede golenale, ci sono molte anomalie e la gara per la ricostruzione è stata assegnata al RTI costituito da Toto Costruzioni Spa e Vezzola Spa, con un ribasso del 2 per cento; la seconda classificata nella gara aveva proposto un ribasso del 15 per cento di ben 3 milioni. In quel frangente, alla provincia di Mantova si avvicendarono i dirigenti, da Biroli si passò a Vanz, il 1° gennaio 2015, e poi ci furono altri appalti su Valdaro: mi riferisco alla RTI WSR-Cavicchini Costruzioni Generali, a cui fu sottratto un appalto perché c'era una segnalazione di anomalia e a quel punto, chissà se ci fu una causalità, però passò alla dirigenza provinciale, all'agronomo Urbani nell'aprile 2015; quindi questa ditta Cavicchini Costruzioni Generali perse un appalto e cambiò - ripeto *post hoc*, non è detto che sia *propter hoc* - il dirigente. Questo Gaetano Cavicchini, nel settembre 2015, pochi mesi dopo, partecipò al matrimonio all'estero del presidente della provincia: non è assolutamente un reato, però si nota una serie di aziende nella provincia di Mantova che hanno una vicinanza o una partecipazione, per esempio, a eventi e a cene istituzionali, cene municipali, che sicuramente denotano una situazione decisamente inopportuna. Adesso questa gara è vinta dalla RTI Toto-Vezzola: Vezzola aveva molti rapporti con questa Cavicchini Costruzioni Generali, con cui è stata in RTI diverse volte, c'erano dei rapporti finanziari. Toto adesso è in contenzioso, il ponte doveva finire ben due anni fa, del nuovo ponte non c'è traccia e c'era un contenzioso perché su 33 milioni, 3 milioni riguardano una caserma, che doveva essere venduta per 3 milioni a questa ditta; 3 milioni è la differenza fra le due offerte, non è possibile che ci sia un

contenzioso quando bastava guardare l'offerta finanziaria, mentre invece si è privilegiata la qualità del progetto della Toto; mi riferisco al fatto - non so se è ancora così - di far arrivare una gru dall'Olanda, una gru galleggiante messa di traverso sulla corrente sul Po, a rischio ribaltamento per trasportare la porzione di ponte. Vinse la Toto in particolare per le piste ciclabili, però, andando a vedere il progetto, devono stare un metro e mezzo sopra il livello di massima piena, invece dal progetto risultano a soli 25 centimetri. È una storia assolutamente da valutare. Se adesso andasse avanti il contenzioso, credo che sarà il tribunale, forse, a cercare di capire perché un territorio, perché i cittadini e perché i comitati devono stare senza un ponte così importante. Per cui, questa Cavicchini Costruzioni Generali è stata esclusa dalla *white list*, nonostante poi il ricorso al TAR e al Consiglio di Stato.

Ricordo gli studi dell'ex sottosegretario Gaetti a Mantova: è sparito il 21,6 per cento delle aziende mantovane negli ultimi 15 anni, mentre alcune aziende di Cutro, Crotone e Mesoraca sono aumentate del 9,5 per cento e non vuol dire certo l'aspetto geografico, però purtroppo ci sono state infiltrazioni criminali importanti. Alla Cavicchini, appunto, è stata negata l'iscrizione in *white list* dopo un'intercettazione del 2008, in cui, parlando con un imprenditore, Massimo Siciliano, poi arrestato nel 2012, Cavicchini si sarebbe informato su come avere protezione per svolgere attività imprenditoriale in Calabria. Poi ci furono gare con la Icop, una delle ditte di Siciliano e quant'altro. Risulta un contesto assolutamente inopportuno, familistico, non meritocratico, di scarsa concorrenza. Per cui voglio intervenire per stimolare il Ministero dei trasporti per velocizzare il passaggio della gestione di tutte queste infrastrutture ad ANAS. Non possono, questioni inopportune, condizionare un territorio. Questa ditta, la Cavicchini, è fallita pochi giorni fa, ma stanno fallendo decine di aziende in provincia di Mantova perché i ponti sono interrotti, mi riferisco ai trasporti pesanti in particolare. La

crisi pandemica rischia, poi, di aggravare la situazione.

Il ponte di Ostiglia è un altro caso: il ponte di Ostiglia passerà completamente ad ANAS, ma, distale a quello, sulla statale Abetone-Brennero - chiaramente dalla Germania arrivano tantissime merci e noi le spediamo lì - vi è il ponte Marino, che è distale: è bene che la Soprintendenza se ne occupi, però deve essere anche il Ministero dei beni culturali a capire qual è la strategicità di questo ponte, a confrontarsi con il Ministro dei trasporti, perché, se si ferma il traffico pesante lì, è un grandissimo problema e non va assolutamente bene. Ricordo chi è attualmente il referente provinciale delle infrastrutture a Mantova: si chiama Mattia Palazzi, che è il sindaco di Mantova. In questi anni di infrastruttura, a Mantova, non ne è andata avanti nessuna nel contesto provinciale, per cui questo stato di emergenza va fatto e questi personaggi vanno commissariati.

Ricordo, infine, il ponte di Viadana, chiuso nel 2019 per la piena del Po. La regione Lombardia aveva chiuso i punti nascite, come quello dell'ospedale di Vicomosciano, a Viadana, appunto sulla sponda mantovana, per cui, in quella fase col ponte chiuso, non si poteva raggiungere neppure il punto nascita di Guastalla e le persone che dovevano andare, le coppie che dovevano far nascere un bambino, hanno dovuto davvero fare i salti mortali. Va riportata legalità, meritocrazia e bisogna manutentare e rifare, quando è il caso, queste opere, che sono utili per far avere un futuro a quei territori.

(Iniziativa volte a garantire adeguati investimenti per lo sviluppo infrastrutturale della fascia jonica calabrese - n. 2-00867)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Barbuto ed altri n. 2-00867 (*Vedi l'allegato A*). Chiedo alla deputata Elisabetta Maria Barbuto se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riservi di intervenire in sede di replica. La intende illustrare, prego.

ELISABETTA MARIA BARBUTO (M5S). Grazie, Presidente. La fascia jonica calabrese, signor sottosegretario, sconta un notevole *gap* infrastrutturale rispetto al versante tirrenico, ove sono presenti l'autostrada A2 e una linea ferroviaria elettrificata a doppio binario.

Pertanto, la realizzazione dell'ammodernamento in Calabria della ferrovia jonica, così come il rifacimento della statale n. 106, rappresentano, oltre che una necessità, una priorità assoluta non più rinviabile. È di questi giorni la notizia che è in cantiere il progetto di una nuova linea ferroviaria, la cosiddetta diagonale del Mediterraneo, che di fatto andrebbe a modificare il tracciato dell'attuale linea jonica Taranto-Reggio Calabria, relegando, di fatto, l'intero territorio jonico a sud di Sibari nel più assoluto isolamento. Il predetto tracciato, infatti, che sarebbe finanziato con un importo di circa 7 miliardi di euro, anche attraverso il *Recovery Fund*, nella cui priorità rientrerebbe, ricalcherebbe in Puglia il percorso della vecchia via Appia, proseguendo verso Metaponto, dove i binari, biforcandosi verso Battipaglia e verso Sibari, proseguirebbero poi verso la Valle del Crati, per ricongiungersi nei punti di scambio di San Lucido e Paola (stiamo parlando della costa tirrenica); mentre, per il tratto calabrese da Sibari a Reggio Calabria (zona jonica), sarebbe prevista una semplice velocizzazione, per la quale ancora nulla è definito. La Calabria e l'intero Meridione hanno necessità di un adeguamento infrastrutturale e ben vengano simili progetti che favoriscono l'ammodernamento infrastrutturale dell'intera area, purché, in prospettiva, anche l'area jonica venga fatta oggetto di progetti adeguati che consentano ai cittadini di muoversi liberamente, ai sensi dell'articolo 16 della nostra Carta costituzionale, ma anche, a chiunque volesse, di raggiungere agevolmente il nostro territorio, che continua invece ad essere mortificato nelle sue potenzialità, con grave spregio del nostro patrimonio naturale, culturale, artistico, archeologico, enogastronomico e artigianale.

Infatti, la realizzazione di una simile diagonale, senza un'adeguata progettazione che riguardi l'intera Calabria, estrometterebbe completamente circa 300 chilometri di costa jonica da un sistema di trasporto moderno ed efficiente, escludendo altresì la connessione con i due principali porti calabresi sullo Jonio - stiamo parlando del porto di Crotona e di Corigliano -, che sarebbero tagliati fuori e non messi in adeguato collegamento con il porto di Gioia Tauro, nonché gli auspicati collegamenti con l'aeroporto "Pitagora" di Crotona, che resterebbero sempre più isolati, con ogni conseguenza nefasta di aggravare ulteriormente la grave crisi economica che attanaglia da tempo il nostro territorio. A ciò si aggiunga che, dopo il superamento della suddivisione in megalotti della statale n. 106 ed il suo rifacimento in strada di categoria B dei tratti pugliesi e lucani, è prevalsa l'idea della realizzazione di una trasversale mediante la quale, una volta giunti allo svincolo di Firmo, il traffico proveniente dalla stessa viene convogliato verso la A2 e, dunque, ancora una volta, sul Tirreno.

Il mondo dell'associazionismo, di recente, si è rivolto a noi parlamentari eletti sul territorio per chiedere a gran voce che anche l'Alta velocità-Alta capacità venga realizzata anche sulla dorsale jonica con immediati benefici economici e sociali. Infatti, l'Alta velocità-Alta capacità sulla dorsale tirrenica, considerata la difficile conformazione orografica del territorio, in cui andrebbero realizzati un ingente numero di gallerie e di viadotti, costerebbe circa il doppio di quella che potrebbe essere realizzata sul versante jonico tra Taranto e Reggio Calabria, perché si svilupperebbe quasi tutta in territorio pianeggiante e, quindi, con poche gallerie e pochi viadotti. Inoltre, a differenza della diagonale del Mediterraneo, che così come ipotizzata prevede un collegamento attraverso gli Appennini tra Sibari e Paola lungo circa 100 chilometri, prevalentemente in galleria, deve essere tenuto in considerazione che il collegamento tra lo Jonio e il Tirreno possa

essere realizzato più a sud, nell'istmo di Catanzaro, che è notoriamente il punto più stretto d'Italia, il che consentirebbe non soltanto una maggiore facilità nella realizzazione, ma ridarebbe dignità ai territori fino ad oggi ingiustamente esclusi dai circuiti nazionali. Nel mese di febbraio ultimo scorso, intervenendo a Gioia Tauro, il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro per il Sud hanno annunciato un piano di ben 100 miliardi di euro in infrastrutture da realizzare mediante l'utilizzo dei fondi strutturali e dei fondi di sviluppo e coesione al fine di rilanciare l'economia del Meridione e di colmare il *gap* infrastrutturale con le regioni del Nord. Quindi, la mia richiesta è se il Ministro interpellato, comunque, sia a conoscenza - immagino che lo sia - della situazione e intenda riferire in proposito a quali soluzioni e interventi intenda porre mano al fine di garantire l'effettivo diritto alla mobilità di tutti i cittadini calabresi ed in particolare il rilancio economico della fascia jonica, predisponendo una progettazione che non penalizzi una parte del territorio della regione, continuando a predisporre interventi che spostino il traffico esclusivamente sulla zona tirrenica e che comprenda strade, ferrovie, vincolando i fondi necessari alla loro realizzazione sia mediante l'utilizzo dei fondi strutturali, ma anche quelli di sviluppo e coesione ed eventualmente anche quelli del *Recovery Fund*.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, Roberto Traversi, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO TRAVERSI, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Grazie, Presidente. Ringrazio per l'interpellanza che mette in luce come, al di là del *gap* infrastrutturale che esiste fra Nord e Sud, ci siano anche parti di territorio che, a volte, vengono dimenticate e su queste intendiamo impegnarci, come il Premier ha già annunciato in precedenza, per cercare di dare a ogni territorio la sua giusta possibilità di vivere.

Vengo a quanto predisposto dal Ministero. L'emergenza sanitaria in atto ha reso ancora più evidente la necessità di disporre di infrastrutture utili, moderne, efficienti e sicure, nonché di migliorare i collegamenti con le regioni del Mezzogiorno, al fine di consentire, utilizzando le risorse stanziolate dal Governo e quelle rese disponibili dall'Europa, un effettivo e agevole l'esercizio del diritto alla mobilità.

Anche sulla base di tali considerazioni, è stato elaborato il Piano "Italia veloce" che individua 130 grandi opere, molte delle quali localizzate al Sud.

Per quanto riguarda gli interventi relativi al versante jonico della regione Calabria, si evidenzia che l'attuale contratto di programma MIT-ANAS prevede plurimi interventi localizzati in detta area ed in particolare nel tratto di costa compreso fra Crotone e Sibari.

In particolare, oltre al maxi intervento costituito dal megalotto 3, Roseto Capo Spulico-Sibari, che prevede un investimento di 1,4 miliardi di euro, fra Crotone e Rossano verranno realizzati tre interventi di ammodernamento e sistemazione di circa 73 chilometri della SS 106, cui si aggiunge un ulteriore intervento che interessa altri 25 chilometri di strada fino a Sibari (ovvero fino alla connessione con il megalotto 4 sulla SS 534 e al megalotto 3), con un investimento di circa 590 milioni di euro.

Vanno, poi, ricordati gli interventi di sistemazione dell'asse della SS 106 (estesa di 6 chilometri per un investimento di 25 milioni di euro) e il raccordo fra lo svincolo di Simeri Cricchi della SS 106 var/A e la SS 106 (estesa di un chilometro con 2,7 milioni di euro di investimento), portando quindi gli interventi previsti a circa 115 chilometri e le risorse stanziolate a quasi 770 milioni di euro.

Si rappresenta che, in relazione alla soluzione progettuale degli interventi da realizzare sulla strada Crotone - Sibari della Jonica, si sta valutando, anche alla luce delle richieste dei territori, la possibilità di realizzare due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia.

Quanto al tratto stradale ricompreso fra Crotone e Reggio Calabria si evidenzia che: a) è in fase di elaborazione il progetto definitivo relativo alla variante in prossimità dell'abitato di Caulonia, dello sviluppo di circa 5 chilometri e dell'importo di 90 milioni di euro; b) è in via di ultimazione la progettazione esecutiva della carreggiata di valle a completamento della variante di Palizzi, che prevede la realizzazione di due carreggiate con due corsie per senso di marcia; c) sono stati predisposti i progetti preliminari per il potenziamento dell'intero asse stradale fino a Reggio Calabria.

Quanto all'infrastruttura ferroviaria, si segnala che il "decreto Rilancio" prevede lo stanziamento di risorse per la realizzazione di progetti di fattibilità tecnico-economica relativi agli interventi di potenziamento, con caratteristiche di Alta velocità di alcune direttrici ferroviarie, fra cui Salerno-Reggio Calabria.

Inoltre, sono già progettati, finanziati e in gran parte in corso di realizzazione gli interventi di ammodernamento della linea ferrovia jonica, ora al semplice binario e non elettrificata, per un importo di 477 milioni di euro. Nello specifico, gli interventi riguardano: verifica opere d'arte, installazione barriere antirumore, rifacimento marciapiedi, ristrutturazione fabbricati viaggiatori, rinnovo binari di corsa con risanamento massicciata, correzione di alcune curve, rinnovo di alcuni deviatoi, ripristino quarto binario nella stazione di Melito Porto Salvo.

Realizzazione di nuovi sottopassi e/o adeguamenti di quelle esistenti; realizzazione, nella tratta Rocca Imperiale-Melito Porto Salvo, delle riconfigurazioni degli apparati di stazione, attivazione del nuovo apparato centrale computerizzato di Crotone e di Roccella Ionica; realizzazione, nella tratta Rocca Imperiale-Rossano, dei nuovi apparati centrali computerizzati e del blocco elettrico automatico a correnti codificate, riconfigurazione del Sistema di controllo marcia treno e riconfigurazione del Sistema di controllo centralizzato del traffico; infine, soppressione

di ventiquattro passaggi a livello.

Sono poi in corso di realizzazione interventi di ammodernamento delle tratte ferroviarie Sibari–Crotone-Catanzaro Lido e Catanzaro Lido-Lamezia Terme Centrale, con un avanzamento dei lavori per circa 100 milioni di euro. Sono in parte in fase di progettazione e in parte in fase di realizzazione interventi di potenziamento del collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-Dorsale Ionica, comprensivi di opere di elettrificazione della tratta Catanzaro Lido–Sibari, per un investimento di circa 275 milioni di euro. Infine, sono già stati realizzati gli interventi di potenziamento del collegamento Metaponto-Sibari- Bivio Sant'Antonello, per un costo di 155 milioni di euro, con realizzazione anche di interventi relativi alla viabilità locale. Da ultimo, quanto alla mobilità tramite trasporto ferroviario da e per la regione Calabria, si evidenzia che, a partire dallo scorso mese di giugno, FS ha attivato quattro collegamenti Frecciarossa e due collegamenti Frecciargento, che consentiranno di raggiungere direttamente Firenze, Bologna, Milano, Torino e Venezia. Ne consegue che, per i collegamenti con la regione Calabria, risultano attivi 16 treni di tipo Freccia.

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

ELISABETTA MARIA BARBUTO (M5S). Grazie, Presidente. Io volevo ringraziare, sicuramente, il sottosegretario per la risposta e per l'elencazione puntuale delle varie opere che sono previste nella mia regione, la Calabria. Devo dire che sono sicuramente certa della sensibilità del Ministero interlocutore, grazie ai numerosi segnali concreti che sono stati dati in questi due anni per la costa ionica calabrese che, lo ribadisco, ha diritto, al pari di tutti quanti i territori della nazione, di vedere assicurato il diritto alla mobilità dei residenti mediante infrastrutture che siano sicure, ovviamente, che assicurino uno sviluppo economico delle

zone e uno sviluppo economico e sociale fondamentale, direi. Ora, a proposito di infrastrutture, ricordo strade come la n. 106 sulla quale auspichiamo che si concluda il pellegrinaggio triste di parenti e di amici che vanno a trovare, vanno a ossequiare le croci che sono disseminate sulla strada; se ne sono aggiunte due, signor sottosegretario, proprio negli ultimi due giorni a Cropani Marina. Mi consenta di ricordare queste vittime e di dare un commosso saluto ai loro familiari. Noi non vogliamo che questo capiti più, è successo troppe volte.

Dunque, dicevo della sensibilità del Governo e parlo, ad esempio, proprio di Cropani Marina, sulla strada per Catanzaro, uno dei comuni che sarebbe interessato da quella variante tra Crotone e Simeri che dovrebbe consentire appunto di bypassare i paesi, perché noi abbiamo una strada, signor sottosegretario, la statale n. 106 che attraversa ancora i centri abitati, rallentando notevolmente il traffico e mettendo a repentaglio la sicurezza delle persone non soltanto nel tratto tra Crotone e Catanzaro, ma anche verso Sibari e verso Reggio Calabria.

Allora, con l'ultima appendice di aggiornamento del contratto ANAS effettivamente sono stati stanziati i soldi per la progettazione di una variante tra Crotone e Simeri che, appunto, sia una strada di tipologia B - per i non addetti ai lavori: una doppia carreggiata e una doppia corsia - che noi aspettiamo e chiediamo da tanto tempo.

Segnali concreti sono arrivati anche per l'aeroporto di Crotone; vorrei ricordare che il primo aeroporto in Calabria non è l'aeroporto di Lamezia Terme, il primo aeroporto in Calabria è stato l'aeroporto di Crotone. Ebbene, l'aeroporto di Crotone sconta oggi una situazione a dir poco paradossale, anche a causa dell'attività a dir poco disattenta della società di gestione che si è rivelata per il nostro territorio una matrigna. Comunque, c'è stato un segnale concreto con lo stanziamento dei 9 milioni che sostengono la continuità territoriale e in questi giorni si svolgono al Ministero, credo,

le attività prodromiche proprio per l'avvio dei bandi di gara e, quindi, proprio perché, appunto, vengano aggiudicate le tratte onerate che ci consentiranno di volare da e per Crotona.

Parlo anche del recente annuncio, che lei ha ricordato, dello studio di fattibilità per quanto riguarda una strada, sempre di tipologia B, quindi a doppia carreggiata e a doppia corsia, tra Crotona e Sibari, quindi, verso il nord, così come ringrazio anche per l'attenzione particolare sulla elettrificazione della linea ionica che ci consentirà di prolungare, speriamo, una delle Frecce di cui lei parlava al termine del suo intervento, con partenza da Crotona, ma anche dell'importanza che è stata e che verrà dedicata al tratto da Catanzaro a Reggio Calabria: un tratto di strada altamente pericoloso sul quale, ricordo, ci sono addirittura dei ponti che potranno anche avere il loro valore artistico, ma che non consentono contemporaneamente a due veicoli che transitino in senso inverso di poter impegnare contestualmente la sede stradale. Quindi, le lascio immaginare, al di là di quelli che sono i rallentamenti per gli attraversamenti dei paesi, anche quello che è il rallentamento che si deve scontare nell'ipotesi in cui ci si dovesse trovare, ad esempio, dietro a un camion o a un TIR.

Allora, signor sottosegretario, sono sicura della sensibilità di questo Governo, del Ministro, di questo Ministero e di tutto il Governo, ma consentitemi di dire che sarò sempre qui fino a quando non spirerà il mandato che mi è stato conferito dagli elettori, per ricordare la necessità e l'importanza di tutti gli impegni che sono stati assunti, perché vorrei, ora più che mai, che la nostra Calabria non debba scontare, come sta succedendo attualmente, l'assenza di programmazione che per la costa ionica si è avuta negli ultimi vent'anni, perché per noi è una questione di vitale importanza, per i nostri figli e per il nostro futuro, perché come cittadini della fascia ionica non abbiamo solamente il diritto di avere strade e infrastrutture veloci e sicure, che ci consentano il trasferimento sulla zona

tirrenica, ma anche strade e infrastrutture veloci e sicure di cui noi vogliamo godere per poter scegliere liberamente se restare o partire dalla nostra zona. È fondamentale per noi questo aspetto ed ecco perché noi vorremmo che prima ancora o, contestualmente, di pensare all'idea di realizzare delle nuove infrastrutture, non si dimentichi una priorità assoluta e fondamentale, che è quella della costa ionica. Io, comunque, sono sicura che la strada intrapresa è quella giusta e sarò sempre e comunque al vostro fianco nel sostenere quest'opera di riscatto del Meridione e della Calabria.

(Iniziativa di competenza volte a ripristinare la regolare circolazione sull'autostrada A14 - n. 2-00882)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Grippa ed altri n. 2-00882 (*Vedi l'allegato A*). Chiedo alla deputata Carmela Grippa se intenda illustrare la sua interpellanza. La vedo già pronta. Prego, onorevole Grippa.

CARMELA GRIPPA (M5S). Grazie, Presidente. L'esodo dei turisti sembra avere apoditticamente definito la possibilità di avere un traffico scorrevole sulla strada adriatica A14, trasformandola in un percorso di eterna condanna a file chilometriche con addetti della Protezione civile che portano bottigliette d'acqua agli automobilisti, mentre non si conoscono i tempi di un ritorno alla normalità. Il problema dei blocchi sulla A14 sta andando avanti da troppo tempo, tanto che con questa stagione si registra il terzo anno consecutivo in cui ci si ritrova in pieno periodo estivo ad affrontare le stesse insostenibili condizioni di percorrenza del tratto autostradale. Una situazione che dopo il terremoto del 2016 e il *lockdown* causato dalla pandemia induce a riflettere su una seria valutazione di un danno di immagine ed economico per le regioni Marche e Abruzzo. Un danno di immagine, poiché per il turismo non è certamente un bel biglietto da visita, ed economico, poiché i trasporti subiscono un rallentamento tale a volte da non

poter rispettare in tempo le consegne, con tutti i risvolti negativi del caso.

Gli effetti negativi stanno preoccupando anche i turisti che restano sempre più scoraggiati a raggiungere i luoghi di villeggiatura per non restare imbottigliati sull'autostrada; una situazione che coinvolge direttamente anche le amministrazioni comunali di Pineto e Silvi in provincia di Teramo, che attraverso la stampa fanno sapere che avevano chiesto già lo scorso inverno che la questione A14 fosse risolta prima dell'inizio della stagione estiva, chiamando in causa i competenti organi istituzionali e avanzando richieste specifiche. A risentire in modo altresì gravoso di questi ritardi sono lavoratori, autotrasportatori, imprese e turisti costretti a fare i conti con ordinanze, lungaggini, pericoli e tempi di percorrenza vergognosi, tanto che a gran voce è stata richiesta, oltre alla realizzazione della terza corsia per entrambi i sensi di marcia, anche la sospensione dei pedaggi, non ancora intervenuta. Nella scorsa settimana, per consentire lavori e verifiche, Autostrade per l'Italia ha pianificato 15 chiusure notturne nel tratto abruzzese, con la viabilità che si riverserà in piena estate sulla strada statale 16 Adriatica e sulla viabilità ordinaria, generando nuovi timori da parte delle amministrazioni locali. A questo punto interpelliamo il Ministero chiedendo quali iniziative intenda adottare, con la massima celerità e in accordo con la società Autostrade Spa, al fine di ripristinare la regolare funzionalità dell'arteria stradale e quale sia il cronoprogramma di attuazione dei lavori ancora in via di definizione e se non ritenga opportuno valutare l'ipotesi di adottare opportune iniziative di competenza al fine di applicare la sospensione del pedaggio autostradale fino al ripristino della regolare viabilità.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, Roberto Traversi, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO TRAVERSI, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Grazie, Presidente. Come già ho illustrato nel corso della prima interpellanza, i provvedimenti di sequestro adottati dall'autorità giudiziaria in relazione ai dieci viadotti esistenti sulla tratta autostradale A14 Bologna-Taranto e caratterizzati dall'installazione di barriere ritenute non a norma hanno determinato restringimenti di carreggiata, con notevoli disagi per l'utenza, in particolare nelle regioni Abruzzo e Marche, ed il trasferimento del traffico veicolare in prevalenza sulla SS16. Quanto alle azioni poste in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, evidenzio che, su specifica richiesta della competente direzione, la società concessionaria ha predisposto un programma di ripristino e riqualificazione delle barriere, elaborando dei progetti definitivi valutati positivamente dal Ministero. A seguito dei provvedimenti di dissequestro recentemente adottati, la società concessionaria ha predisposto i progetti esecutivi. Inoltre l'autorità giudiziaria, tenuto conto delle valutazioni tecniche espresse dal Ministero, ha approvato un nuovo piano di cantiere, che consentirà di riaprire il traffico veicolare nei prossimi giorni, due corsie per ciascun senso di marcia lungo l'autostrada A14. L'avvio dei lavori di riqualificazione delle barriere bordo ponte è previsto a partire dal prossimo mese di settembre. Evidenzio che sono già in corso le interlocuzioni da parte di ANAS con le due regioni e gli enti locali coinvolti per risolvere le problematiche originate dal congestionamento veicolare sulla SS16.

Quanto all'ampliamento a tre corsie della tratta autostradale ricadente nel territorio delle regioni Marche e Abruzzo, nell'analisi che in queste ore le strutture del MIT stanno effettuando sul piano economico-finanziario presentato da ASPI si sta approfondendo anche tale aspetto. Infine, circa la possibilità di una riduzione dei pedaggi gli uffici del Ministero stanno verificando la fattibilità di tale ipotesi, oltre anche ad altre eventuali misure

compensative.

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

CARMELA GRIPPA (M5S). Grazie, Presidente. Sottosegretario, la ringrazio per la risposta, per la quale mi reputo parzialmente soddisfatta. Non lo sono, invece, nella parte in cui si dice che si sta valutando la riduzione delle tariffe e dei pedaggi. La sospensione totale del pagamento fino al ripristino della viabilità era a mio avviso doverosa per ristorare i danni e disagi che tutti stanno subendo. Credo che un'azione del genere da parte delle Autostrade avrebbe rappresentato un gesto di coerenza e soprattutto un gesto di civiltà nei confronti dei conducenti che in questo preciso momento sono dei fruitori di un disservizio che disgraziatamente e ciclicamente si manifesta da anni, e paradossalmente sempre nei periodi di maggior volume di traffico, ovvero in corrispondenza degli esodi invernali ed estivi. A tal proposito, sottosegretario, è opportuno ricordare in quest'Aula che le autostrade in concessione prevedono il pagamento di un corrispettivo, chiamato pedaggio, per il transito degli autoveicoli a fronte di un servizio per il quale il gestore autostradale è tenuto a garantire la percorribilità, la sicurezza e il buono stato delle infrastrutture. Sembra che in questo momento la A14 registri la concomitante assenza di questi requisiti; quindi il pedaggio doveva essere sospeso in automatico, è un diritto degli utenti di quella strada. Dopodiché esiste un altro problema indiretto che non può essere sottovalutato, ed è quello dovuto al fatto che, per applicare la pianificazione delle chiusure per consentire i lavori sull'arteria autostradale da parte di Autostrade per l'Italia, la viabilità si riversa in piena estate sulla strada statale 16, come ho già ribadito durante l'illustrazione dell'interpellanza, sulla viabilità ordinaria, generando nuove preoccupazioni a carico delle amministrazioni locali.

Preoccupazioni legittime, su questo tema ci

sono tornata anche lo scorso anno, in quanto il dirottamento dei TIR dall'autostrada non solo fa schizzare i livelli di smog nei comuni attraversati dalla statale, ma danneggia le strade. Su questo tema lo scorso 9 luglio avevo già presentato un'interrogazione in Commissione ambiente, di cui ero in attesa della risposta. Chiedevo proprio di promuovere un rapido disbrigo di tutti i passaggi amministrativi che ora apprendo essere stati definitivamente e positivamente definiti dal Ministero. Certo che questa situazione sta letteralmente piegando interi territori, condizionando fortemente tanti settori, dal turismo all'economia, e fotografa la staticità di un traffico che non defluisce regolarmente e che fa segnare il passo ad automobilisti di passaggio pendolari che percorrono la A14 per andare al lavoro e autotrasportatori che avevano come strategia economica di mercato proprio quella della consegna in tempi veloci e certi.

Sottosegretario, le mie parole, tengo a precisare, non mirano a stigmatizzare un problema al solo fine di farne un utilizzo strumentale, né mai mi sono concessa di sottovalutare i problemi di sicurezza delle persone e dei mezzi, ma la situazione davvero si sta facendo insostenibile. Si auspica che la fine dei lavori previsti in questi giorni sia l'inizio di un percorso verso la normalità e per il futuro di questo tratto stradale vi sia una nuova sensibilità, un senso di responsabilità di tutti i soggetti coinvolti, perché agiscano, ciascuno per le proprie competenze, per risolvere tutti i problemi per tempo, evitando ingorghi infernali.

È pur vero che nel frattempo sono intervenuti i sequestri preventivi dei viadotti decisi dal GIP del tribunale di Avellino; un provvedimento, questo, che ha comportato riduzioni di carreggiata in diversi punti, con ben otto viadotti sequestrati per verifiche sulle barriere *new jersey*, di cui quattro sono stati riaperti, ma nella giornata di lunedì, ad esempio, si sono registrate ancora maxi code di TIR e auto.

I tratti più critici sono quelli in cui permane

la viabilità ad una sola corsia, cioè da Val di Sangro-Lanciano fino ad arrivare a Roseto, e si sono ancora succedute chiusure nelle ore notturne per consentire i lavori riguardanti la riconfigurazione dei cantieri e il posizionamento delle barriere spartitraffico sui viadotti sottoposti a sequestro, in base alle prescrizioni imposte dalla procura di Avellino, che nei giorni scorsi ha dato l'ok, proprio in vista del traffico estivo, al ripristino della viabilità su due corsie.

A livello tecnico, poi, il viadotto del Cerrano potrebbe essere già percorribile a doppia corsia, però c'è il problema della galleria Solagne, che ne impedisce la riapertura. Infatti, oltre a questi problemi, se ne deve associare un altro, che è quello delle gallerie interessate da lavori di manutenzione che sono stati imposti giustamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per una questione di messa in sicurezza delle gallerie. I cantieri in questione impongono il cambio di carreggiata, e di conseguenza impediscono la riapertura a doppia corsia anche nel caso in cui si siano conclusi i lavori sui viadotti. Per tutto questo, sottosegretario, nel ringraziarla per la risposta che ha voluto gentilmente riferire, come rappresentante dei cittadini del territorio abruzzese e per fornire risposte chiare e tempi precisi a tutti coloro che mi stanno segnalando da tempo le criticità sopra citate, è un dovere per me continuare a chiedere spiegazioni sulla fine dei lavori e la verifica e i collaudi delle nuove opere.

Lo farò affinché la A14 ritorni a essere una strada che durante il suo percorso lascia ammirare lo stupendo paesaggio che si presenta e che soprattutto si possa fare in tutta sicurezza fino a raggiungere la destinazione prescelta.

(Misure a sostegno dei proprietari immobiliari in relazione alla sospensione generalizzata delle esecuzioni di rilascio degli immobili disposta da recenti provvedimenti normativi - n. 2-00885)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza

urgente Bianchi ed altri n. n. 2-00885 (*Vedi l'allegato A*). Chiedo al deputato Bianchi se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

MATTEO LUIGI BIANCHI (LEGA).
Presidente, cortese sottosegretario, la sospensione generalizzata delle esecuzioni degli sfratti disposta fino al 31 dicembre 2020 dalla legge di conversione del cosiddetto "decreto Rilancio" penalizza i cittadini che hanno investito i loro risparmi nell'immobiliare e hanno posto sul mercato delle locazioni i loro beni. Detta sospensione era già in vigore dal 17 marzo per effetto del "decreto Cura Italia", che l'aveva prevista dapprima fino al 31 giugno 2020 e poi in sede di conversione fino al 1° settembre. Il blocco degli sfratti comporta che tutti i provvedimenti già avviati in precedenza ed ora in corso vengano sospesi nella loro attuazione, di conseguenza neanche l'ufficiale giudiziario, già incaricato in precedenza dello sgombero, può in questo periodo accedere all'immobile per liberarlo. Si tratta di una misura di cui è stata sottovalutata la portata, che rischia oltremodo di compromettere il diritto di proprietà e il funzionamento dell'intero sistema delle locazioni. Si evidenzia infatti che la predetta sospensione non esonera il proprietario da alcuna imposizione fiscale, e quindi permane l'obbligo di pagare le tasse nonostante le locazioni non riscosse. Inoltre, la sospensione generalizzata agevola indistintamente chiunque, incluso coloro che avevano una morosità già acclarata indipendente dalla crisi economica conseguente all'emergenza Coronavirus. Pertanto, il provvedimento è evidentemente lesivo del diritto di proprietà, e la tutela delle esigenze di una categoria di cittadini è imposta per legge ad un'altra categoria di cittadini a proprie spese e senza alcuna forma di risarcimento da parte dello Stato. Anche l'associazione dei proprietari ha stigmatizzato aspramente la norma come la pietra tombale sull'affitto in Italia, con conseguenze nefaste sull'accesso all'abitazione e allo sviluppo delle attività

commerciali. La disposizione in oggetto, inoltre, non considera minimamente le esigenze e le condizioni economiche del proprietario locatore, che potrebbe trovarsi privo di reddito perché magari ha perso il lavoro e ora resta anche senza l'affitto della sua unica proprietà. Va inoltre considerato che molti tribunali, in ragione della sospensione dell'esecuzione del provvedimento di rilascio degli immobili, neppure fissano le udienze, sebbene anche in questo periodo potrebbero essere notificate nuove intimazioni di sfratto per morosità o per finita locazione. L'esecuzione del rilascio dipende dalla disponibilità dell'ufficiale giudiziario, che spesso, specie nelle grandi città ma non solo, è impegnato in diverse procedure di sfratto, con la conseguenza per i proprietari di vedersi slittare di parecchio la data dello sfratto. Indubbiamente, quando gli ufficiali giudiziari riprenderanno ad eseguire gli sfratti, avranno da smaltire un arretrato considerevole, di un anno e forse più, che si tradurrà per i proprietari con ragionevole probabilità in un ulteriore anno di attesa prima di ottenere il rilascio del proprio immobile.

In sede di esame di conversione in legge del predetto decreto-legge, il Governo, con l'ordine del giorno n. 9/2500-AR/305 a mia prima firma, si è impegnato, nell'ambito dei prossimi provvedimenti di carattere normativo, a rivedere l'articolo 17-*bis* del decreto-legge in esame, che prevede la proroga della sospensione dell'esecuzione degli sfratti di immobili ad uso abitativo e non abitativo, anche bilanciando con appositi indennizzi le perdite subite dai proprietari degli immobili che non possono entrare in possesso della loro proprietà privata, per non penalizzare i proprietari immobiliari, i quali non sono una categoria di privilegiati ma hanno fatto investimenti con sacrifici. Chiediamo quindi quali urgenti provvedimenti i Ministri interrogati intendano assumere per assicurare un risarcimento in capo ai proprietari che hanno dovuto subire quanto indicato in premessa; e chiediamo di dare seguito in tempi rapidi agli impegni già assunti con l'ordine del giorno a mia prima firma, già

citato in premessa e ritrattato con la presente istanza.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato, Roberto Traversi, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO TRAVERSI, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Presidente, riferisco per quanto mi è stato inviato dal Ministero della Giustizia. Con l'atto di sindacato ispettivo in oggetto gli interpellanti, rimarcando l'impegno assunto dal Governo con l'approvazione dell'ordine del giorno n. 9/2500-AR/305 – “a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine, nell'ambito dei prossimi provvedimenti di carattere normativo, di rivedere l'articolo 17-*bis* del decreto in esame che prevede la proroga della sospensione dell'esecuzione degli sfratti di immobili a uso abitativo e non abitativo, anche bilanciando con appositi indennizzi le perdite subite dai proprietari degli immobili che non possono entrare in possesso della loro proprietà privata, per non penalizzare i proprietari immobiliari i quali non sono una categoria di privilegiati ma hanno fatto investimenti con sacrifici” –, hanno evidenziato le criticità derivanti dall'articolo 17-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, introdotto in sede di conversione, il quale prevede la sospensione di tutte le procedure esecutive di rilascio fino al 31 dicembre 2020. Hanno chiesto pertanto ai Ministri della Giustizia, dell'Economia e delle finanze e dell'Interno quali urgenti iniziative i Ministri interpellati intendano assumere per assicurare un ristoro in capo ai proprietari che hanno dovuto subire quanto indicato in premessa, invitandoli altresì a dare seguito in tempi rapidi agli impegni già assunti con l'ordine del giorno n. 9/2500-AR/305 citato in premessa, e che allo stato non appaiono in alcun modo rispettati.

Si osserva che con l'entrata in vigore della legge 25 giugno 2020, n. 70, conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2020, n. 28, recante misure urgenti per la funzionalità dei sistemi di intercettazioni

di conversazioni e comunicazioni, ulteriori misure urgenti in materia di ordinamento penitenziario, nonché disposizioni integrative e di coordinamento in materia di giustizia civile, amministrativa e contabile e misure urgenti per l'introduzione del sistema di allerta COVID-19, è stata prevista la fine dell'emergenza, inizialmente stabilita per il 31 luglio prossimo ed è stata anticipata al 1° luglio la ripresa dell'attività giudiziaria, ferma restando la validità degli atti e dei provvedimenti adottati, ivi inclusi i provvedimenti già emessi dai giudici e che hanno indicato le modalità di trattazione delle udienze secondo la normativa emergenziale, mediante videoconferenze o note scritte. In tale attività sono ricomprese anche quelle inerenti la convalida delle procedure di rilascio di immobili, soprattutto quelle relative a finita locazione o a morosità. A partire dal 1° luglio 2020, quindi, sono cessate le misure di celebrazione da remoto o mediante trattazione scritta delle udienze civili o a distanza; le udienze già calendarizzate da remoto saranno dunque trattate secondo i provvedimenti già emanati dai giudici nella fase dell'emergenza, mentre le altre udienze, già fissate per il mese di luglio, si stanno svolgendo in presenza, nel rispetto del protocollo anti-contagio.

Inoltre, per evitare il rischio che si accumulino i rinvii disposti durante la fase emergenziale, con i ruoli di udienza già previsti per il mese corrente, è consentito ai giudici di ricalendarizzare i processi seguendo un ordine cronologico di trattazione secondo criteri di priorità delle cause, tra le quali sono da annoverarsi, per la materia specifica trattata dalle sezioni specializzate nei vari tribunali, anche quelle sopraccitate di convalida di rilascio di immobili per morosità, finita locazione e necessità.

Ciò premesso, si rappresenta che un'associazione rappresentativa dei proprietari di immobili, con nota protocollo 0006763.E, ha formulato una ragionevole proposta emendativa del sopraccitato articolo 17-bis, che non ne prevede la soppressione, ma individua un'equilibrata soluzione di compromesso fra

le opposte esigenze dei conduttori e dei proprietari di immobili nella rimodulazione del periodo di sospensione in relazione al momento di formazione del titolo esecutivo per il rilascio. In particolare, tale proposta prevede la rimodulazione della sospensione dell'esecuzione degli sfratti nei seguenti termini: 1) 31 dicembre 2020, con riferimento esclusivo agli sfratti per morosità notificati e convalidati dopo il 1° giugno 2020 e relativi a canoni non pagati dal 1° febbraio in poi, con previsione di compensazione per i locatori; 2) 1° settembre 2020, con riferimento esclusivo agli sfratti per morosità convalidati fra il 1° gennaio 2020 e il 28 febbraio 2020; 3) nessuna sospensione per gli sfratti per morosità la cui convalida sia antecedente al 1° gennaio 2020; 4) nessuna sospensione per gli sfratti per finita locazione, considerato che l'unico effetto della sospensione sarebbe quello di arrecare danno ai locatori. Per gli sfratti di cui al precedente punto 1, con sospensione al 31 dicembre, è stata inoltre proposta l'introduzione di una compensazione fiscale a vantaggio del locatore mediante previsione di un *bonus* da portare in compensazione sulla dichiarazione dei redditi, utilizzabile in cinque rate fisse annuali a partire dalla dichiarazione del 2020. Ulteriore proposta, formulata ai fini compensativi della medesima associazione, è la riduzione per tutta la durata del periodo emergenziale dell'aliquota della cedolare secca, dal 21 per cento al 10 per cento. È stato inoltre proposto il differimento del pagamento IMU, Tari e imposte locali minori e misure generiche di incentivazione alla sottoscrizione di canoni agevolati e di rinegoziazione dei medesimi.

PRESIDENTE. Il deputato Matteo Luigi Bianchi ha facoltà di dichiararsi soddisfatto o meno.

MATTEO LUIGI BIANCHI (LEGA). Presidente, sottosegretario, non mi ritengo soddisfatto della risposta e le mie motivazioni sono le seguenti. Il Governo, come ho indicato nell'illustrazione, ha evidenziato la

criticità della norma approvata - è vero - in Commissione da questo Parlamento, una norma proposta dall'estrema sinistra di questo emiciclo; il Governo ha evidenziato le criticità di una norma che appunto si ritiene essere lesiva dei diritti dei proprietari e lesiva del principio della proprietà privata. Lei, sottosegretario, ha illustrato tutta una serie di questioni legate alla ripresa dell'attività dei tribunali, dell'attività giudiziaria; ripresa dal 1° luglio, con le udienze che erano sospese e che adesso, appunto, verranno ricalendarizzate, così come i processi, ma sul tema della sospensione degli sfratti il Governo non ha preso una posizione chiara, come si è invece impegnato rispetto all'ordine del giorno che poi è stato approvato in sede di conversione del "decreto Rilancio". Lei, sottosegretario, ha illustrato giustamente una proposta di compromesso di un'associazione di categoria che ha una serie di rivendicazioni - credo anche di buon senso -, ma ci saremmo aspettati che queste rivendicazioni - appunto perché le ritenete anche voi, avendole illustrate, di buon senso - fossero essere presenti all'interno di un provvedimento del Governo. Nel "decreto Semplificazioni", che è il primo decreto che poi andrà a discutere questo Parlamento subito dopo la breve pausa estiva, non viene menzionato nulla rispetto a questo tipo di problematica, rispetto alla proposta di questa associazione di categoria che lei ha illustrato. Quindi, credo e mi auguro che questo Parlamento possa porre ulteriormente una serie di correzioni a quella che è una norma che riteniamo essere decisamente iniqua e oltremodo penalizzante per una categoria di cittadini, laddove appunto il Governo, nonostante l'impegno a perseguire un certo tipo di indirizzo, non lo voglia fare.

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

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Avverto che, a seguito delle

intese intercorse tra i gruppi, a partire dalla seduta di martedì 4 agosto, sarà inserito all'ordine del giorno, dopo gli altri argomenti già previsti, il seguito dell'esame dei seguenti progetti di legge di ratifica, già approvati dal Senato e la cui discussione generale si è svolta lo scorso 19 maggio: Disegno di legge n. 2120 - Accordo UE, CEEA-Armenia di partenariato globale e rafforzato; Disegno di legge n. 2360 - Convenzione istitutiva dell'osservatorio Square Kilometre Array; Proposta di legge n. 2165 ed abbinata - Convenzione quadro del Consiglio d'Europa sul valore del patrimonio culturale per la società.

La relativa organizzazione dei tempi sarà pubblicata nell'allegato A al resoconto stenografico della seduta odierna.

Nel medesimo allegato sarà altresì pubblicata l'organizzazione dei tempi per la discussione generale del testo unificato delle proposte di legge nn. 107-569-868-2171-2255-A recante misure di prevenzione e contrasto della discriminazione e della violenza per motivi legati al sesso, al genere, all'orientamento sessuale e all'identità di genere.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Lunedì 3 agosto 2020 - Ore 12

1. Discussione congiunta sulle linee generali dei disegni di legge:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2019. (C. 2572)

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2020. (C. 2573)

Relatrice: FLATI.

2. Discussione sulle linee generali del testo unificato delle proposte di legge:

BOLDRINI e SPERANZA; ZAN ed altri; SCALFAROTTO ed altri; PERANTONI ed altri; BARTOLOZZI: Misure di prevenzione e contrasto della discriminazione e della violenza per motivi legati al sesso, al genere, all'orientamento sessuale e all'identità di genere. (C. 107-569-868-2171-2255-A)

— *Relatore: ZAN.*

3. Discussione sulle linee generali delle mozioni Formentini ed altri n. 1-00350, Rampelli ed altri n. 1-00352 e Valentini ed altri n. 1-00353 concernenti iniziative volte alla promozione di un'indagine internazionale sulle origini dell'epidemia da COVID-19 e di indirizzi unitari nell'ambito dell'Unione europea per la gestione delle emergenze epidemiologiche .

La seduta termina alle 11,15.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 30 luglio 2020:

- a pagina II dell'Indice, seconda colonna, ventunesima riga, sostituire le parole: “Proposta di legge costituzionale: D’iniziativa popolare: Norme per l’attuazione della separazione delle carriere giudicante e requirente della magistratura (A.C. 14) (*Rinvio in Commissione*)” con le parole: “In morte dell’onorevole Giulio Maceratini”.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 16.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*



18STA0111620