

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVIII LEGISLATURA —

Giovedì 18 giugno 2020

alle ore 9,30

231^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Discussione e deliberazione, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento, su proposte di questione pregiudiziale in ordine al disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 aprile 2020, n. 26, recante disposizioni urgenti in materia di consultazioni elettorali per l'anno 2020 (*approvato dalla Camera dei deputati*) **(1845)**

II. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 aprile 2020, n. 26, recante disposizioni urgenti in materia di consultazioni elettorali per l'anno 2020 (*approvato dalla Camera dei deputati*) **(1845)**

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

INTERROGAZIONE SUI CASI DI DELOCALIZZAZIONE DA PARTE DI IMPRESE BENEFICIARIE DI AGEVOLAZIONI

(3-01687) (16 giugno 2020)

RUOTOLO, DE PETRIS - *Al Ministro dello sviluppo economico* - Premesso che:

con riferimento al fenomeno della delocalizzazione, il legislatore è intervenuto nell'ambito della legge di stabilità per il 2014 (legge n. 147 del 2013) attraverso alcune disposizioni, e segnatamente i commi 60 e 61 dell'articolo 1, ove si dispone sulla decadenza dai benefici ricevuti per le imprese che delocalizzano all'estero la propria produzione;

tali disposizioni prevedono che qualora le imprese italiane ed estere operanti nel territorio nazionale che abbiano beneficiato di contributi pubblici in conto capitale, entro tre anni dalla concessione degli stessi, delocalizzino la propria produzione dal sito incentivato in un Paese non appartenente all'Unione europea, con conseguente riduzione del personale di almeno il 50 per cento, decadono dal beneficio stesso e hanno l'obbligo di restituire i contributi in conto capitale ricevuti. La disposizione è efficace per i contributi erogati a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge;

infine, si prevede che i soggetti erogatori dei contributi disciplinano le modalità e i tempi di restituzione dei contributi;

per l'attuazione di tali disposizioni il Ministero dello sviluppo economico ha emanato il 25 novembre 2015 una direttiva sulle "Modalità e i tempi di restituzione dei contributi in conto capitale erogati alle imprese in caso di delocalizzazione della produzione in uno Stato non appartenente all'Unione europea";

l'articolo 6 prevede che: "in caso di delocalizzazione, gli uffici del Ministero provvedono tempestivamente a notificare al soggetto beneficiario delle agevolazioni, con le procedure previste dalla vigente normativa in materia di procedimento amministrativo, il provvedimento di revoca totale del solo contributo in conto capitale, specificando le modalità di restituzione delle eventuali quote del contributo medesimo già erogate, che sono maggiorate di un interesse pari al tasso ufficiale di riferimento vigente alla data dell'ordinativo di pagamento, maggiorato di cinque punti percentuali",

si chiede di sapere quanti e quali provvedimenti di revoca di agevolazioni in conto capitale il Ministero dello sviluppo economico abbia notificato dal 1° gennaio 2014 ad oggi ai soggetti beneficiari ai sensi dell'articolo 1, commi 60 e 61, della legge n. 147 del 2013.

INTERROGAZIONE SUL COMPLETAMENTO DEI LAVORI SULLA STRADA STATALE DEL GRAN SAN BERNARDO

(3-01690) (17 giugno 2020)

LANIECE, BRESSA, DURNWALDER, UNTERBERGER, STEGER - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

in data 20 novembre 2018, il primo firmatario del presente atto di sindacato ispettivo ha presentato, a sua prima firma, un'interrogazione a risposta scritta (4-00885) al Ministro in indirizzo;

sulla strada statale di collegamento internazionale fra Italia e Svizzera, i lavori di completamento ed ultimazione della strada statale 27, tra Etroubles (Aosta) e l'innesto dell'autostrada per il traforo del Gran San Bernardo, sono ancora fermi;

l'ANAS, con disposizione n. CDG-0083721-P del 10 giugno 2011, aveva approvato il progetto esecutivo dei lavori avente ad oggetto la strada statale 27 "del Gran San Bernardo", lavori di sistemazione tra Etroubles e l'innesto dell'autostrada per il traforo del San Bernardo, variante agli abitati di Etroubles e Saint Oyen dal chilometro 15+180 al chilometro 18+700, lotto unificato;

considerato che:

tali lavori dovevano concludersi nell'anno 2016, sia per quanto attiene alle opere stradali e sia per quanto riguarda le opere di ripristino delle aree agricole occupate temporaneamente per lo stoccaggio del materiale di scavo e per le aree di cantiere;

a causa delle note vicende relative alla ditta appaltatrice Lauro SpA, l'avanzamento dei lavori è fermo al dicembre 2015 con conseguente arresto del processo di smaltimento e riutilizzo dei materiali di risulta dello scavo;

ad ottobre 2018, l'ingegner Luongo di ANAS SpA, in sede di audizione nella III Commissione permanente del Consiglio regionale della Valle d'Aosta, aveva illustrato le tempistiche riferendo come il progetto sarebbe stato approvato e validato nella primavera del 2019 e che nel corso dell'estate sarebbe stata espletata la fase di pubblicazione del nuovo appalto;

le tempistiche relative alla riprogettazione dell'opera, alla sua validazione, alle procedure della conseguente gara di appalto ed infine all'ultimazione di tutte le opere previste consentiranno, ipoteticamente, l'ultimazione dei lavori non prima dell'anno 2023;

tale data costituisce una tempistica più che doppia rispetto a quella prevista inizialmente e i disagi così determinati sarebbero da quantificare ben oltre tale proporzione;

la mancata realizzazione delle opere di variante alla strada statale 27 determina la permanenza della condizione di pericolosità dell'attuale asse viario in

corrispondenza dell'abitato di Etroubles ed in corrispondenza dell'abitato di Saint Oyen;

tenuto, inoltre, conto che:

tutto questo arreca un grave pregiudizio ambientale, agro-pastorale e paesaggistico ai territori interessati, con particolare riferimento ai cumuli di smarino insistenti su terreni essenziali alle attività agricole, nonché un innegabile danno all'immagine turistica, intimamente legata all'integrità dell'ambiente alpino;

la situazione di abbandono rappresenta un pericolo ed un rischio per i territori interessati, in particolar modo se abbinata ad una mancata o carente vigilanza delle aree di cantiere;

tenuto conto, infine, che:

è stata segnalata, con nota prot. 0003848 del 1° ottobre 2019 al compartimento ANAS della Valle d'Aosta, una grave situazione di pericolo derivante dall'ostruzione del torrente Artanavaz in corrispondenza di un attraversamento temporaneo per una pista di cantiere, ma l'ANAS ad oggi non ha ancora fornito alcuna risposta e non ha provveduto in alcun modo alla messa in sicurezza dell'area ed al ripristino delle condizioni dell'alveo del torrente;

è necessario un tempestivo intervento per scongiurare ulteriori rischi idrogeologici, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se non intenda intervenire direttamente tra le parti al fine di garantire una rapida ultimazione della variante alla strada statale 27 del Gran San Bernardo.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

(3-01696) (17 giugno 2020)

FARAONE, NENCINI, VONO, BONIFAZI, COMINCINI, CONZATTI, CUCCA, GARAVINI, GINETTI, GRIMANI, MAGORNO, MARINO, PARENTE, RENZI, SBROLLINI, SUDANO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

le conseguenze dell'emergenza economica provocata dall'epidemia da COVID-19 risultano ogni giorno più drammatiche: basti ricordare che mentre il 13 marzo 2020 la Commissione europea aveva pubblicato una stima preliminare del possibile impatto dell'emergenza sull'economia quantificata in una riduzione di 2,5 punti percentuali del tasso di crescita del PIL della UE nel 2020, negli scorsi giorni l'ISTAT ha certificato il crollo del PIL italiano nella misura dell'8,3 per cento, con una riduzione dei consumi delle famiglie dell'8,7 per cento e del 12,5 per cento negli investimenti;

questi dati numerici si traducono concretamente nel fallimento di decine di migliaia di aziende e la perdita di centinaia di migliaia di posti di lavoro, fenomeni ai quali si sta già drammaticamente assistendo;

il Governo e il Parlamento per rispondere a questa emergenza economica hanno messo in campo misure senza precedenti, con due scostamenti del *deficit* per oltre 80 miliardi di euro complessivi approvati nel giro di un mese; questi sono stati resi possibili dall'eccezionalità delle circostanze, che ha prodotto un inedito scenario nel quale si è verificato un generale consenso, anche a livello europeo, sull'esigenza di rispondere alla crisi con grandi investimenti;

è opinione diffusa che uno dei principali canali nei quali indirizzare gli investimenti debba essere quello delle infrastrutture materiali, per il valore aggiunto che esse determinano immediatamente nella mobilitazione di capitali e nella creazione di posti di lavoro e nel periodo medio e lungo per il valore aggiunto che apportano a livello dei trasporti per la realizzazione di corridoi essenziali per il trasporto di merci e persone;

tra questi corridoi, l'asse ferroviario Berlino-Palermo è classificato come "progetto prioritario 1" nell'ambito dei 30 progetti prioritari definiti nella decisione 884/2004/CE relativa agli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, il che significa che sulla sua necessità vi è stata un'espressione ufficiale in sede europea già oltre 15 anni fa;

il Presidente del Consiglio dei ministri ha annunciato pubblicamente già due settimane fa che nell'ambito degli investimenti che saranno sbloccati dall'annunciato "decreto semplificazioni" e dalla messa a disposizione dei fondi già stanziati e di quelli in arrivo quali misura in risposta alla crisi economica

determinata dall'emergenza pandemica sarà valutato il progetto del ponte sullo stretto di Messina;

aperture significative su tale progetto sono arrivate a livello politico proprio dai vertici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competente e in particolare dal viceministro Cancelleri e dal sottosegretario Margiotta; lo stesso *masterplan* del Governo sul rilancio dell'economia ha ribadito negli scorsi giorni quanto più volte già affermato in precedenza, ossia come sia assolutamente prioritaria la realizzazione dell'alta velocità al Sud;

è noto che il progetto, a differenza di molti altri, era già giunto allo stadio definitivo, con la conclusione del relativo appalto nell'ottobre 2005 e la successiva firma del contratto di assegnazione nel marzo 2006, e che dunque vi è già stata la validazione del progetto da parte tutte le autorità competenti e interessate, a cominciare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, fino a tutti i Ministeri e gli enti regionali e locali coinvolti;

un recente *report* realizzato dalle associazioni industriali siciliane e calabresi ha ribadito la necessità della realizzazione dell'opera attraverso il ricorso al "modello Genova" che ha permesso la realizzazione in tempi brevissimi del nuovo ponte (si veda l'articolo de "Il Sole-24 ore" dal titolo "Le imprese: un commissario per fare il Ponte sullo Stretto" del 16 giugno 2020), evidenziando tra l'altro un aumento dell'occupazione legato all'opera stimato in 100.000 posti di lavoro comprensivi dell'indotto,

si chiede di sapere quali urgenti iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per dare avvio in tempi rapidi alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DI UN'AUTOSTRADA TRA ROMA E LATINA E DI UNA BRETELLA TRA CISTERNA E VALMONTONE

(3-01692) (17 giugno 2020)

CALANDRINI, CIRIANI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -
Premesso che:

la realizzazione dell'autostrada Roma-Latina e della bretella Cisterna-Valmontone risponde ad interessi di carattere nazionale volti, da una parte, a saldare la cesura esistente tra la A12 Roma-Civitavecchia ed il confine con la Campania e, dall'altra, ad assicurare il raccordo tra il sistema autostradale centrale A1 e quello tirrenico, consentendo di alleggerire il traffico veicolare, particolarmente intenso, insistente sulle strade Pontina e Appia;

per la realizzazione dell'opera il CIPE, con delibera n. 50/2004, ha stanziato 465,8 milioni di euro;

nel 2008 per la realizzazione dell'opera è stata costituita Autostrade del Lazio SpA, società mista tra ANAS e Regione Lazio;

l'opera ha un costo complessivo di 2,7 miliardi di euro;

la gara ad evidenza pubblica è stata espletata ed aggiudicata il 19 dicembre 2016, ma è stata successivamente annullata dalla giustizia amministrativa;

appare evidente il ritardo accumulato negli anni;

tale ritardo condanna il territorio della provincia di Latina ad un anacronistico isolamento che minaccia l'economia locale, con numerose aziende che decidono di delocalizzare e abbandonare per mancanza di collegamenti e infrastrutture adeguate;

gli interroganti rilevano che tali infrastrutture si rendono a maggior ragione necessarie per la presenza in provincia di Latina di uno dei poli chimico-farmaceutici più importanti del territorio nazionale, con aziende di caratura internazionale e che fanno dell'*export* il loro *core business*;

dati ACI aggiornati al 2018 indicano che la strada statale 148 "Pontina", che collega Latina a Roma e sul cui tracciato dovrebbe nascere la Roma-Latina, è stata teatro di 268 incidenti che hanno causato 8 morti e ben 436 feriti, numeri che rilevano la pericolosità della strada che è buia, a tratti dissestata, e con segnaletica orizzontale e verticale in parte carente: è una strada oramai non più sufficiente a contenere la mole di traffico veicolare;

il 24 aprile 2020, l'assessore regionale per i lavori pubblici Mauro Alessandri, durante un'audizione in Commissione Bilancio della Regione Lazio, ha dichiarato che "è intenzione del ministro, nel decreto di prossima emanazione, individuare il

commissario per la sua realizzazione sulla base di un progetto che abbiamo ripassato al vaglio di un buon confronto";

tale nomina commissariale non è mai avvenuta;

a parere degli interroganti, anche a causa della crisi economia generata dal COVID-19, la realizzazione della Roma-Latina e della Cisterna-Valmontone non è più rinviabile, pena il rischio concreto di desertificazione del tessuto produttivo locale,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo intenda procedere al fine del tempestivo avvio della realizzazione dell'autostrada Roma-Latina e della bretella Cisterna-Valmontone, preservando le attuali autorizzazioni acquisite e se sia prevista un'ulteriore dotazione di fondi del CIPE o se sia previsto un incremento aggiuntivo alla dotazione finanziaria iniziale di 465 milioni di euro;

come intenda procedere per scongiurare un'eventuale perenzione dei fondi già assegnati e quali iniziative di competenza intenda assumere a supporto della Regione Lazio o di ANAS, per assicurare la realizzazione dell'autostrada Roma-Latina e della bretella Cisterna-Valmontone.

INTERROGAZIONE SULLA PIENA OPERATIVITÀ DEGLI AEROPORTI, CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLA SITUAZIONE DEL SALENTO

(3-01695) (17 giugno 2020)

STEFANO, MARCUCCI, D'ARIENZO, ASTORRE, FERRAZZI, FERRARI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

con il decreto ministeriale n. 112 del 12 marzo 2020 è stata disposta, al fine di contrastare il diffondersi del COVID-19, la razionalizzazione del servizio di trasporto aereo, garantendo l'operatività esclusivamente di alcuni aeroporti e la permanenza di alcune tratte aeree;

da marzo, sino ad oggi, si sono succeduti numerosi decreti per regolare la materia, l'ultimo dei quali, del 14 giugno 2020, ha disposto che, in considerazione delle numerose "richieste dei gestori aeroportuali", della "collocazione geografica degli aeroporti in grado di servire bacini di utenza in modo uniforme sul territorio" e della loro "capacità infrastrutturale", nonché della "necessità di garantire i collegamenti insulari", fino al 14 luglio 2020 l'operatività dei servizi è limitata ad alcuni aeroporti e riguardo cui l'Ente nazionale per l'aviazione civile può poi, sulla base delle ulteriori richieste ed esigenze di trasporto aereo, modificare e integrare tale elenco;

a quanto risulta agli interroganti, su alcuni aeroporti, nonostante figure come garantita l'operatività, non è stata ripristinata alcuna tratta aerea;

in un Paese a forte vocazione turistica quale l'Italia, che necessita di una ripartenza rapida e di ogni strumento e mezzo adatto a garantire la ripresa dello sviluppo economico, la riduzione o cancellazione totale dei voli su alcuni scali e la mancata riattivazione delle tratte aeree determina conseguenze altamente negative, in particolare per il Sud, per il quale la stagione turistica entrante rappresenta un'occasione importante di ripresa;

caso emblematico è quello dell'aeroporto di Brindisi, che serve il Salento, e dove ad oggi non opera alcuna tratta aerea tra quelle attive prima dello scoppio dell'emergenza. Questa situazione determina conseguenze rilevanti e a catena sull'economia dell'area e dell'intera regione, sulla tenuta occupazionale, a partire da quella legata all'operatività dello scalo, seriamente a rischio;

considerato che:

sono numerose le misure che il Governo ha messo in campo in questi mesi, da ultimo con il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, il cosiddetto decreto "rilancio", a sostegno dell'essenziale settore del turismo, che, tuttavia, non sono da sole in grado di far riprendere al settore la strada dello sviluppo se non vengono accompagnate dalla piena operatività delle infrastrutture di trasporto serventi il

settore del turismo, quali aeroporti e tratte aeree operanti sulle aree del Paese a maggiore vocazione turistica, tra cui il Sud e le isole;

il ripristino delle tratte aeree è pertanto prioritario affinché le misure messe in campo possano adeguatamente svilupparsi,

si chiede di sapere:

se, in ragione della conclusione della fase emergenziale più critica, il Ministro in indirizzo non intenda attivarsi al fine di ripristinare il maggior numero di tratte operanti prima del *lockdown* con particolare riguardo per i territori dell'Italia meridionale e insulare che servono bacini di utenza altrimenti sforniti, e che ne hanno particolare necessità soprattutto in vista dell'ormai avviata stagione estiva;

se non ritenga necessario, in vista del nuovo piano industriale che interessa la compagnia Alitalia, adoperarsi, d'intesa con il Ministro dello sviluppo economico, affinché vengano previste e assicurate alcune tratte aeree fuori dalle scelte di mercato, per garantire l'effettivo diritto alla mobilità.

INTERROGAZIONE SUI DIVERSI INTERVENTI NECESSARI ALLA VIABILITÀ DELLA PROVINCIA DI PADOVA

(3-01694) (17 giugno 2020)

DE POLI, MALLEGGNI, DE SIANO, BARACHINI, BARBONI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il patrimonio infrastrutturale italiano ha subito negli ultimi anni un costante degrado che mette in gioco la sicurezza stessa dei cittadini e rischia di compromettere l'attrattività dell'Italia nei confronti dei grandi investitori internazionali;

in un momento particolarmente difficile com'è quello attuale, il nostro Paese avrebbe bisogno di investimenti di medio-lungo periodo per rilanciare una prospettiva di sviluppo economico e infrastrutturale;

la realizzazione di maggiori opere pubbliche genererebbe benefici dal punto di vista logistico, creerebbe posti di lavoro per la costruzione e la manutenzione, permetterebbe alle imprese italiane di accrescere la produttività, consentendo al Paese di restare inserita nei flussi commerciali tra l'Europa e il resto del mondo e di puntare all'obiettivo strategico di fare del nostro Paese il primo Paese manifatturiero in Europa, con i relativi benefici occupazionali;

da fonti di stampa si apprende dei vertici istituzionali delle categorie economiche venete, in particolare di Padova e provincia, con l'intento di esaminare le criticità sorte a seguito del *lockdown* e l'impatto economico derivato, per una valutazione delle iniziative da porre in essere per mitigare le drammatiche ricadute economiche subite dalle imprese di quell'area;

tra le varie istanze, le più urgenti sarebbero la sistemazione del ponte sul fiume Brenta, in località Curtarolo, soggetto a limitazioni del traffico pesante a causa del deterioramento delle strutture portanti, con conseguente allungamento forzato del tragitto sulla strada regionale 308, e la cessione delle competenze di questo tratto stradale all'ANAS;

con l'atto di sindacato ispettivo 4-01690 del 28 maggio 2019 il primo firmatario della presente interrogazione ha portato all'attenzione del Ministro in indirizzo l'urgenza della sistemazione del ponte sul Brenta;

la strada statale 47 "della Valsugana" e il suo innesto nella Pedemontana veneta sono essenziali infrastrutture di collegamento viario tra il nostro Paese e il nord Europa;

con l'interrogazione 3-00668 il primo firmatario ha già portato all'attenzione del Ministro l'urgenza di intervenire per il completamento dell'ex strada regionale 10;

a seguito della riclassificazione denominata "rientro strade", la strada regionale 10 è già passata sotto l'egida dell'ANAS; mancano 7 chilometri da Carceri (Padova) all'innesto della A31 e 10 chilometri per arrivare fino a Montagnana (Padova);

dalla tempestività di tali interventi dipende la competitività e in alcuni casi, anche in considerazione delle gravi difficoltà indotte dalla pandemia, la sopravvivenza delle migliaia di imprese che costituiscono il sistema economico dell'alta padovana,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno e necessario intervenire nelle sedi competenti per: riclassificare la strada provinciale 47 a strada statale sotto la gestione dell'ANAS, così da consentire la realizzazione del consolidamento del ponte sul fiume Brenta in località Curtarolo; prevedere un intervento economico per la realizzazione di un collegamento tra la strada provinciale 47 e la superstrada Pedemontana veneta; infine, prevedere risorse necessarie e sufficienti per il completamento della strada statale 10 (ex strada regionale 10), opera fondamentale per lo sviluppo socio-economico della bassa padovana.

INTERROGAZIONE SULLA SEMPLIFICAZIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI APPALTI PUBBLICI

(3-01697) (17 giugno 2020)

SALVINI Matteo, FAGGI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

nell'attuale fase congiunturale, contrassegnata dalla più grave recessione del dopoguerra, il rilancio degli interventi infrastrutturali rappresenta il fattore decisivo per una più rapida uscita dalla crisi; la ripresa in termini accelerati degli interventi per la realizzazione, la manutenzione e la messa in sicurezza di opere pubbliche e di interventi di rigenerazione urbana può assicurare un contributo rilevantissimo per le prospettive occupazionali e per evitare che la situazione già critica del settore precipiti definitivamente. Inoltre, la congiuntura offre un'occasione preziosa per riallineare il nostro Paese ai maggiori *partner* europei quanto a dotazione infrastrutturale in modo da colmare un divario che negli ultimi anni si è progressivamente accentuato;

allo stato attuale, gli interventi infrastrutturali (strade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti) già programmati ammontano a quasi 200 miliardi di euro, con oltre il 65 per cento delle risorse necessarie già stanziata e utilizzabile; tuttavia, tali investimenti risultano ancora oggi bloccati per ragioni a giudizio degli interroganti inspiegabili, perlopiù riconducibili a lungaggini burocratiche non più accettabili;

il caso delle autostrade è emblematico: gli aggiornamenti dei piani economico-finanziari di molte società concessionarie attendono di essere approvati, in alcuni casi dal 2018, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; la mancata approvazione dei nuovi piani è motivo di blocco di investimenti per quasi 20 miliardi di euro, compresi circa 7 miliardi di interventi già cantierabili e 4 miliardi previsti per la gronda di Genova (la cui realizzazione è vieppiù prioritaria datai i gravissimi disagi che storicamente sconta la viabilità di tutto il nord-ovest);

la ripresa economica dell'Italia all'indomani dell'emergenza sanitaria da COVID-19 passa attraverso la semplificazione e l'accelerazione delle procedure previste dalla normativa vigente per la realizzazione di tutte le infrastrutture strategiche per il Paese;

un importante intervento di semplificazione è stato realizzato con il decreto "sblocca-cantieri" (decreto-legge n. 32 del 2019), che ha disposto la sospensione, fino al 31 dicembre 2020, del regime ordinario previsto dal codice dei contratti pubblici (di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016), con effetti positivi riscontrati a livello statistico (fino a prima del *lockdown*: 16 per cento in più la spesa dei Comuni in investimenti e 40 per cento in più il valore delle gare d'appalto): l'eccezionalità dell'attuale situazione impone quanto meno una proroga di tale regime straordinario in vista di una riforma organica della normativa vigente, nei

termini di una velocizzazione e semplificazione degli *iter* previsti per le piccole opere, riducendo fino all'azzeramento i controlli preventivi e potenziando piuttosto quelli successivi;

per le grandi opere (cioè quelle con valore al di sopra dei 10 milioni di euro) appare imprescindibile mettere a sistema il "modello Genova", cioè il regime speciale voluto dalla Lega per la ricostruzione del "ponte Morandi", che ha consentito l'avvio dei lavori dopo solo 3 mesi dal crollo e il loro completamento in soli 14 mesi; tale "modello", che prevede la nomina di un commissario che procede secondo procedura negoziata, si ispira a quello delineato nella direttiva 2014/24/UE in materia di appalti, all'osservanza della quale la stessa Commissione europea ha richiamato con la recente comunicazione 2020/C 108 I/01, contenente gli orientamenti sull'utilizzo del quadro in materia di appalti pubblici nella situazione di emergenza connessa alla crisi della COVID-19;

considerato che, a giudizio degli interroganti:

allo stato attuale il Governo si è dimostrato disponibile all'avvio di qualunque semplificazione nel senso appena descritto soltanto a parole e nelle intenzioni, senza dare alcun seguito alle tante proposte avanzate dalla Lega (e dall'opposizione in genere) nelle diverse sedi;

il nostro Paese, a maggior ragione in questo momento storico, non può più attendere perché sia colmato il *gap* infrastrutturale che storicamente sconta per la vigenza di procedure burocratiche bizantine e capziose che finiscono per impedire la realizzazione di qualunque opera pubblica,

si chiede di sapere se e come il Ministro in indirizzo intenda attivarsi per la semplificazione complessiva delle procedure previste dalla normativa vigente per gli appalti pubblici, al fine di consentire la realizzazione dei tanti investimenti infrastrutturali inspiegabilmente bloccati.

INTERROGAZIONE SULLA RIAPERTURA DEGLI AEROPORTI E SUL RIORDINO DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

(3-01689) (17 giugno 2020)

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

il settore del trasporto aereo, anche per la chiusura dei cieli, risulta uno dei più colpiti dall'emergenza sanitaria da COVID-19: l'International air transport association (IATA) ha stimato perdite per il 2020 pari a circa 74,5 miliardi di euro, con un crollo dei profitti superiore al 20 per cento e un dimezzamento dei ricavi;

allineandosi a quanto determinato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) anche in Italia, con l'allegato tecnico al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2020 è stato eliminato, dal 15 giugno, l'obbligo di distanziamento sociale all'interno dei velivoli, a condizione che venga assicurato all'interno del velivolo il ricambio completo dell'aria ogni tre minuti;

ai sensi delle predette disposizioni nazionali è inoltre previsto l'obbligo della mascherina (da cambiare ogni 4 ore), il divieto di salire a bordo se la temperatura corporea supera i 37,5 gradi e il divieto di portare sull'aeromobile bagagli a mano di grandi dimensioni, che, se non ben gestito sin dagli accessi in aeroporto con l'aiuto dei gestori aeroportuali e *handling*, rischia di comportare svariati problemi operativi in fase di imbarco;

da più parti arrivano sollecitazioni, per non dire vere e proprie pressioni, sul vettore nazionale affinché operi alcune tratte su aeroporti che non risultano però avere grandi richieste seguendo l'indice di prenotazione, mentre aeroporti nazionali fondamentali e strategici come Milano Linate rimangono ancora chiusi;

risulta che la richiesta di apertura per un aeroporto rilevante per il traffico *business* come quello di Linate sia fortemente sollecitata da molti utenti;

il trasporto aereo rappresenta un imprescindibile fattore di crescita del PIL e del turismo;

secondo la IATA nel 2021 ci sarà un leggero recupero della domanda di trasporto aereo con conseguente riduzione delle perdite stimata intorno ai 15,8 miliardi di dollari ed una ripresa del numero dei passeggeri;

la crisi generata dalla pandemia può rappresentare un'opportunità per ripartire con una visione sistemica, che superi l'attuale affastellamento normativo che ha visto l'emanazione di una serie di atti puntuali avulsi da una visione organica del settore, introducendo pari condizioni tra tutti gli operatori, a partire dalla sottoscrizione di accordi di "*co-marketing*";

il cosiddetto decreto-legge "rilancio", attualmente all'esame della Camera (AC 2500), pone alcune importanti riserve per favorire condizioni minime comuni a

partire da quelle salariali, come previsto dall'art. 203 ("Trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo");

al Senato è stato depositato un disegno di legge di riordino del settore aereo (AS 727), attualmente in fase di esame presso l'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni),

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per garantire la massima sicurezza dei passeggeri e degli operatori, vigilando sulle responsabilità di ciascuno relativamente al rispetto delle regole;

quale sia il motivo per cui l'aeroporto di Milano Linate resta ancora chiuso nonostante la sua strategicità anche per altri aeroporti di collegamento;

quale sia la sua posizione in merito al progetto di riordino del settore aereo attualmente all'esame della Commissione 8^a del Senato e se non ritenga opportuno attivarsi al fine di concorrere alla sua approvazione, in un'ottica di rilancio del trasporto aereo e del turismo in chiave sistemica, con regole uniformemente applicate a tutti gli attori.