

**SENATO DELLA REPUBBLICA**  
— XVIII LEGISLATURA —

**Giovedì 23 luglio 2020**

**alle ore 15**

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

**ORDINE DEL GIORNO**

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

## **INTERROGAZIONE SULLE CIRCOSTANZE DELLA MORTE DEL CONNAZIONALE MARIO CARMINE PACIOLLA IN COLOMBIA**

(3-01819) (22 luglio 2020)

**RUOTOLO, DE PETRIS, ERRANI** - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale* - Premesso che:

il 15 luglio 2020, una settimana fa, Mario Carmine Paciolla, 33 anni, napoletano, è stato ritrovato privo di vita presso la propria abitazione a San Vicente del Caguan, località a 650 chilometri da Bogotá nel dipartimento colombiano del Caqueta Colombia. Il connazionale era cooperante ONU ed era impegnato da due anni con le Nazioni Unite, in un progetto che mirava a riconvertire gli ex combattenti al lavoro nei campi e svolgeva il monitoraggio per il rispetto degli accordi di pace tra il Governo colombiano e le FARC, le Forze armate rivoluzionarie della Colombia;

a quanto si apprende dalla stampa locale, le autorità colombiane non escludono che Paciolla si sia suicidato per impiccagione, circostanza che non trova riscontro ed è smentita dalle testimonianze delle organizzazioni cooperanti in Colombia e dalla stessa famiglia del giovane, che pochi giorni fa su iniziativa della missione ONU ha preso parte a una videoconferenza con il viceprocuratore generale Martha Janeth Mancera e l'ambasciatore italiano Gherardo Amatuzzi;

stando a quanto sta emergendo da notizie di stampa, in queste ore convulse, sono completamente diversi le ricostruzioni e i dettagli, che escludono categoricamente il suicidio. Sul cadavere di Mario Carmine Paciolla, come riportano gli organi e agenzie di stampa, ci sarebbero evidenti segni di violenza, in particolare, "tagli provocati da coltelli o da lame acuminate che non sono state trovate in casa. Vene squarciate, non tagliate in modo chirurgico, un segno che rimanda a coltelli con denti spessi o qualcosa di simile, che non è stato refertato dagli organi di polizia giudiziaria intervenuti sul luogo del delitto";

l'11 luglio, nel corso di una telefonata intercorsa tra Mario Carmine Paciolla e la madre, egli aveva manifestato una certa preoccupazione per "alcune cose accadute", "un qualcosa di strano" e per "un guaio" non meglio specificato.

il 33enne aveva evidenziato, inoltre, di aver acquistato i biglietti per rientrare presto, il 20 luglio, in Italia, esprimendo il desiderio, una volta giunto a Napoli, di fare il bagno a Marechiaro;

Paciolla, laureato all'università "Orientale" di Napoli, era un operatore qualificato ed esperto. Conosceva il territorio, aveva solide relazioni e sapeva districarsi nei quartieri difficili, come la periferia di San Vicente, *barrio* Villa Ferro dove era alle prese anche con problemi umanitari, come quello legato allo sfruttamento della popolazione in un regime di narcoeconomia. Si tratta di un contesto difficile

e da decifrare e da Napoli, città natale di Paciolla, è subito partita una forte mobilitazione per chiedere verità e giustizia. In pochi giorni sulla piattaforma "Change" sono state raccolte oltre 50.000 firme;

appare dunque impellente procedere, come la magistratura italiana sta già facendo, alla raccolta di quante più possibili prove testimoniali, e di seguire passo passo le indagini in Colombia,

si chiede di sapere, visti la gravità dei fatti e il turbamento e lo sconcerto nell'opinione pubblica italiana, quali siano gli intendimenti attuali del Ministro in indirizzo, nei confronti del Governo colombiano, e le iniziative che intende adottare affinché si svolgano le opportune indagini per giungere a risposte convincenti, per la ricerca della verità e della giustizia per la morte del nostro connazionale Mario Carmine Paciolla.

## **INTERROGAZIONE SUI SEGUITI DEL CASO DI MARIO CARMINE PACIOLLA**

(3-01805) (21 luglio 2020)

FERRARA, PETROCELLI, ROMAGNOLI, MARILOTTI - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale* - Premesso che:

il 15 luglio 2020, la missione di verifica delle Nazioni Unite in Colombia ha annunciato la morte di un suo collaboratore, Carmine Mario Paciolla, di 33 anni, nei pressi della sua abitazione a San Vincenzo del Caguan, a circa 650 chilometri da Bogota;

Paciolla era assegnato alla missione sul controllo della consegna delle armi da parte delle FARC (Forze armate rivoluzionarie della Colombia) nel quadro degli accordi di pace con il Governo colombiano del 2016;

secondo le autorità colombiane il funzionario potrebbe essersi suicidato;

in base agli accordi di cooperazione vigenti tra Italia e Colombia e, in particolare, alla legge 27 novembre 2017, n. 187, recante "Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Ministero dell'interno della Repubblica italiana e il Ministero della difesa nazionale della Repubblica di Colombia in materia di cooperazione di polizia, fatto a Roma il 28 maggio 2013", è facilitata la collaborazione nelle indagini tra autorità giudiziarie colombiane e italiane;

la madre del deceduto, Anna Maria Motta, ha ribadito più volte ai mezzi di informazione di non credere all'ipotesi del suicidio poiché il figlio aveva comprato, poche ore prima di morire, il biglietto di rientro in Italia per il 20 luglio 2020 manifestandole il desiderio di tornare in patria il prima possibile. La madre ha fatto menzione anche di presunti dissidi che Paciolla avrebbe avuto in seno all'organizzazione per la quale lavorava;

l'articolo pubblicato su "ilfattoquotidiano" del 18 luglio 2020, dal titolo "Mario Paciolla, gli amici del collaboratore Onu morto in Colombia: 'Temiamo un nuovo caso Regeni'. Telefonata Di Maio-De Magistris", riporta che: "la procura locale (colombiana ndr) ha fatto sapere di aver aperto un'indagine per omicidio. Le forze dell'ordine hanno precisato che il cadavere di Paciolla è stato rinvenuto nella sua abitazione a San Vicente del Caguan con segni di lacerazione ai polsi";

considerato che:

l'accordo di pace tra FARC e Governo colombiano non ha portato la stabilità auspicata. In tutta la Colombia si susseguono omicidi mirati di sindacalisti, ambientalisti, attivisti per i diritti sociali ed economici ed ex combattenti;

in base ai dati forniti da Indepaz (Istituto de estudios para el desarrollo y la paz), da inizio anno 2020 a oggi 166 attivisti sociali e difensori dei diritti umani e 36 ex combattenti sono stati uccisi;

sempre secondo Indepaz, dalla data della firma dell'accordo di pace tra FARC e Governo colombiano al 15 luglio 2020, sono stati assassinati 971 *leader* sociali e attivisti dei diritti umani in Colombia;

dal 6 marzo al 15 luglio 2020, durante l'emergenza COVID-19, ben 95 *leader* sociali e attivisti dei diritti umani sono stati assassinati in Colombia;

si registra inoltre il peggioramento della situazione alla frontiera tra Venezuela e Colombia, fatto che seppur estraneo al contesto della morte di Paciolla, contribuisce a aumentare la tensione nell'area;

ritenuto che l'omicidio di Giulio Regeni ha scosso l'opinione pubblica italiana, complicando i rapporti con l'Egitto, da cui si attende ancora una risposta concreta su chi abbia ucciso il giovane ricercatore italiano,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato delle indagini e se si riscontri piena collaborazione da parte dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e delle autorità colombiane;

quale attività siano state intraprese per facilitare il rientro della salma in Italia;

quali iniziative abbia adottato il Ministro in indirizzo per promuovere la più proficua collaborazione tra l'autorità giudiziaria italiana e quella colombiana, nel rispetto del principio di non ingerenza negli affari interni di altri Stati, al fine di giungere ad un pieno accertamento di quanto accaduto nel più breve tempo possibile.

## **INTERROGAZIONE SULLA SITUAZIONE DELLA VIABILITÀ STRADALE E AUTOSTRADALE IN LIGURIA**

(3-01814) (22 luglio 2020)

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

è a tutti evidentemente nota la drammatica situazione in cui versa l'intera rete autostradale ligure e dei conseguenti disagi cui sono sottoposti i residenti ed i turisti;

sono passati quasi due anni dal crollo del viadotto Polcevera, e la situazione da allora è andata via via peggiorando, fino a quanto nel mese di giugno 2020 la chiusura di diversi tratti e restringimenti su una corsia, unitamente alla presenza di numerosi cantieri, ha provocato blocchi della circolazione e attese di lunghe ore;

il persistere di questa situazione (che in seguito all'esposto presentato dal presidente della Regione ha già determinato l'apertura di un fascicolo presso la Procura di Genova) ha generato un incalcolabile danno, sia economico che d'immagine, arrecato ad un territorio che, successivamente al crollo del viadotto, alle mareggiate dell'autunno successivo e al blocco dovuto all'epidemia da COVID-19, si apprestava faticosamente a ripartire;

come riportato dalla stampa, le associazioni imprenditoriali e della logistica, riunite nel comitato "Salviamo Genova e a Liguria", nel corso di un recente incontro con il Ministro in indirizzo, avrebbero rappresentato il danno stimato: un crollo dell'economia regionale, causato dal combinato disposto tra il "lockdown" e lo stallo autostradale, che avrebbe determinato oltre un miliardo di euro al mese di danni, 40.000 lavoratori in cassa integrazione, ed un calo del fatturato stimato del 25 per cento nel comparto della grande distribuzione, del 50 per cento nel settore distribuzione in mercati regionali e negozi di vicinato e del 75 per cento nel settore florovivaistico;

sono dati drammatici, che, secondo quanto riportato dalla stampa, il Ministro in indirizzo avrebbe classificato come una "narrazione", fatti dunque diversi e lontani dalla realtà, suscitando, legittimamente, un coro di proteste da parte di cittadini, imprenditori e famiglie che quotidianamente da molto tempo si trovano costretti a operare in contesto di inaccettabile difficoltà;

questa dichiarazione del Ministro, letta congiuntamente alle recenti dichiarazioni del sottosegretario per l'economia e le finanze Laura Castelli, che avrebbe invitato i ristoratori a "cambiare il loro business" a fronte della crisi, denota come la "lontananza dalla realtà" appaia invece sempre più una caratteristica tipica del *modus operandi* di un Governo lontano dai cittadini, completamente distaccato

dalla dimensione economica e sociale e assolutamente avulso all'interesse nazionale;

l'interrogante evidenzia l'importanza logistica della regione Liguria e della sua rete portuale, per tutto il sistema Paese, *in primis* per le tante aziende del nordovest italiano;

la stagione estiva è di vitale importanza per l'economia regionale, ed è già partita in ritardo e con molteplici problematiche dovute agli adeguamenti cui devono attenersi gli operatori per garantire la sicurezza sanitaria;

si evidenzia come gli attuali controlli su tutte le gallerie regionali siano stati imposti con tempistiche difficilmente rispettabili, due anni dopo la tragedia, e senza utilizzare al meglio il periodo del *lockdown*, durante il quale, in ragione della drastica riduzione del traffico, l'avanzamento dei lavori dei cantieri non avrebbe arrecato alcun disagio;

non è poi trascurabile l'effetto del contenzioso che ha contrapposto dal 14 agosto 2018 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a società Autostrade, concessionario della rete: un braccio di ferro che, al di là delle implicazioni sugli assetti industriali della politica economica del Paese, ha determinato un costo ad oggi pagato quotidianamente, in termini di disagio, da cittadini, imprese e lavoratori liguri, sia per la situazione dei cantieri attuali, sia per il mancato avvio della gronda di ponente, opera infrastrutturale necessaria al sistema economico-logistico ligure;

ad aggravare la situazione, risulta inoltre che nell'inverno 2019, con grave ritardo, la società Autostrade per l'Italia aveva avviato una serie di controlli su tutte le gallerie liguri; e successivamente all'avvio di tali controlli e con i lavori in fase di completamento, solo il 20 maggio 2020 il Ministro avrebbe inviato ai concessionari una circolare che prevede che i controlli, nelle oltre 250 gallerie della Liguria, non debbano essere fatti nelle modalità espletate sino a quel momento ma ripartendo da capo, in base a una circolare ministeriale del 1967 (risalente dunque a oltre 50 anni fa), mai però applicata negli ultimi anni;

tale revisione, dunque, avverrebbe nel pieno dell'alta stagione turistica, con ulteriore aggravio per il turismo e l'economia della regione. Ad ulteriore aggravio dell'intollerabile situazione della circolazione stradale e autostradale si registrano numerosissime interruzioni anche della via Aurelia per piccole frane avvenute mesi fa senza alcun pur facile intervento risolutivo e altri lavori in corso, lentissimi e spesso superflui. La morale della situazione è che la Liguria è praticamente isolata e subisce danni incalcolabili,

si chiede di sapere con quali modalità ed entro quale termine il Ministro in indirizzo intenda intervenire al fine di risolvere rapidamente gli attuali disagi, garantendo il diritto costituzionale alla mobilità e la sicurezza della rete ed assicurando il necessario supporto economico per l'importante pregiudizio a danno dei cittadini e delle aziende che, in ragione della drammatica situazione in

cui sono loro malgrado costretti, si trovano nell'impossibilità di operare, specie nel periodo in cui si concentra l'afflusso turistico decisivo per l'economia della regione.

## **INTERROGAZIONE SULLA RIDUZIONE DELLE TARIFFE AUTOSTRADALI**

(3-01813) (22 luglio 2020)

FARAONE, VONO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

tra le conseguenze negative derivanti dalla drammatica pandemia da COVID-19 emerge in maniera preponderante la drastica riduzione dei consumi e la minor propensione degli italiani ad andare in vacanza;

in particolare, non si possono non menzionare alcuni fattori che hanno contribuito fortemente a disincentivare gli spostamenti, soprattutto per quanto concerne i viaggi all'estero: i danni economici subiti durante gli scorsi mesi, uniti alle restrizioni adottate dall'Unione europea e dai Paesi membri, in special modo per gli spostamenti intercontinentali, nonché il permanente timore di contrarre il virus e le perduranti regole di distanziamento sociale sono gli aspetti principali che costringono gli italiani ripensare le vacanze di quest'anno, se non a rimandarle ai prossimi mesi in attesa che la situazione sanitaria migliori;

secondo i dati forniti dal Codacons, quest'estate solo un italiano su due si concederà un periodo di vacanza, per un totale di circa 30 milioni di persone, l'80 per cento delle quali ha deciso di rimanere all'interno dei confini nazionali;

sempre secondo l'indagine effettuata dal Codacons, il confronto con il 2019 è altamente drammatico: rispetto allo scorso anno, infatti, il totale dei cittadini in vacanza diminuisce del 23 per cento, per un valore di circa 9 milioni di cittadini in meno in viaggio;

la recente analisi condotta da Aniasa (Associazione che riunisce i rappresentanti del settore dei servizi di mobilità), in collaborazione con la società Bain & Company, mostra che la maggior parte di coloro che decideranno quest'anno di spostarsi per le vacanze utilizzerà l'automobile: ci si attende, a tal proposito, un incremento del mercato dei noleggi delle auto, in considerazione della necessità di optare per modalità di viaggio sicure, oltre che più agevoli per raggiungere mete meno conosciute ed affollate;

l'insieme di tali condizioni, unite alle iniziative adottate dal Governo per incentivare il turismo nostrano (primo fra tutti, a titolo di esempio, il *bonus vacanze*), spinge a fare una riflessione seria riguardo alle iniziative necessarie da adottare per garantire agli italiani la possibilità di spostarsi in auto in maniera semplice e senza che questo comporti ulteriori ed ingiustificati aggravii economici, derivanti in parte da pedaggi autostradali eccessivamente elevati;

considerato che:

quest'anno la possibilità di andare in vacanza rappresenta un'opportunità preziosa sia per apprezzare il patrimonio paesaggistico e artistico-culturale del nostro Paese, sia per trascorrere del tempo con i propri cari, mentre i mesi di *lockdown* hanno impedito il ricongiungimento delle famiglie, determinandone un distacco forzato;

nel 2019 l'Autorità di regolazione dei trasporti ha emanato una serie di delibere nei confronti di 16 concessionari autostradali volte, tra l'altro, ad adottare il metodo basato sul *price cap* al fine di determinare l'ammontare dei pedaggi e garantire una maggiore trasparenza ed equità dell'intero sistema;

l'attuazione del nuovo modello, finalizzato anche ad uniformare i diversi sistemi tariffari finora vigenti, è subordinata all'approvazione dei piani economico-finanziari che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve ricevere ai fini della corretta valutazione;

da quanto si apprende, il termine per la presentazione delle proposte di aggiornamento dei suddetti piani era stato posticipato dal 30 marzo 2020 (data originariamente fissata dal decreto-legge milleproroghe) al 20 maggio 2020, in ottemperanza ai provvedimenti adottati per contrastare l'emergenza epidemiologica e al netto di ulteriori rinvii da considerarsi necessari in vista dell'evoluzione della situazione sanitaria;

nei confronti della società Autostrade per l'Italia, invece, a causa delle diverse e più gravi vicende che hanno coinvolto la società nonché del recente accordo raggiunto con il Governo, la scadenza per la presentazione del piano economico-finanziario è stata fissata al 23 luglio;

rilevato che è importantissimo stabilire quanto prima tariffe per i pedaggi autostradali che possano consentire ed agevolare gli spostamenti sul territorio nazionale sia per motivi di vacanza, sia per riavvicinare le famiglie tenute lontane durante il periodo di *lockdown*,

si chiede di sapere:

quali siano gli orientamenti del Ministro in indirizzo rispetto alle questioni rappresentate;

se non ritenga opportuno adottare nel più breve tempo possibile tutte le iniziative necessarie di sua competenza volte a ridurre le tariffe delle autostrade, al fine di non gravare ulteriormente sui cittadini che si recheranno in vacanza all'interno del territorio italiano ed agevolare altresì il turismo nel Paese supportando così le imprese attive nel settore.

## **INTERROGAZIONE SULLE GARE PER LE CONCESSIONI AUTOSTRADALI E IL SUBENTRO NEL CAPITALE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA**

(3-01811) (22 luglio 2020)

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

la crisi economica sta permeando fortemente i mercati, causando enorme incertezza; le informazioni critiche sulle caratteristiche del COVID-19 e i suoi impatti sull'attività economica italiana e globale sono difficili da valutare e possono cambiare rapidamente;

nel Consiglio dei ministri svoltosi tra il 14 e il 15 luglio 2020, il Ministro in indirizzo ha svolto un'informativa sullo stato di definizione della procedura di grave inadempimento nei confronti di Autostrade per l'Italia SpA (ASpI), nella quale sono state esposte le possibili alternative sulla definizione della vicenda;

il Governo, superata l'idea della revoca della concessione, ha accolto l'offerta di un pacchetto di risarcimento di 3,4 miliardi di euro per il crollo del "ponte Morandi" e la possibilità per Cassa depositi e prestiti (CDP) di diventare azionista di riferimento attraverso un aumento di capitale compreso tra 3 e 4 miliardi di euro; l'accordo prevede, inoltre, la riscrittura della concessione;

l'esito che si ipotizza per la soluzione della gestione di Autostrade, e cioè l'ingresso di CDP nel capitale sociale di ASpI, con una quota di maggioranza, eventualmente con la partecipazione di altri investitori "di gradimento di CDP", è, a parere degli interroganti, una scelta profondamente sbagliata, antistorica e antieconomica, che determinerebbe di fatto una vera e propria nazionalizzazione della società e una riduzione degli spazi di concorrenza in un settore importante del nostro Paese;

l'ingiustificabile ritardo con cui si è gestita tale situazione e le dichiarazioni, spesso a mercati aperti, di esponenti del Governo e dei partiti che lo sostengono, causando direttamente ampie oscillazioni del titolo Atlantia, in particolare il rialzo del 25 per cento il 15 luglio, configurano un rischio di turbativa di mercato e sono state estremamente inopportune facendo scendere la credibilità dell'Italia nel mondo finanziario;

lo stesso commissario della Consob Carmine Di Noia, nel corso di un'audizione svoltasi il 16 luglio nella XIV Commissione permanente (Politiche dell'UE) della Camera, ha comunicato che la Consob "è attenta e monitora con particolare attenzione i picchi" del titolo di Atlantia in borsa;

è necessario che i 3.020 chilometri di autostrade in concessione ad ASpI, il 44 per cento di tutte le autostrade d'Italia, oltre la metà di quelle in concessione,

siano affidati a soggetti con reali e comprovate capacità gestionali e affidabili nella loro corretta manutenzione e innovazione, per evitare, da un lato, che quella che è stata fino al 2017 una delle più redditizie società italiane diventi un peso per il Paese, tenendo presente che ha registrato una perdita d'esercizio di 618 milioni di euro nel 2018 e di 291 nel 2019, mentre il 2020 si annuncia ulteriormente problematico per il grande calo di traffico dovuto alla pandemia da COVID-19, e, dall'altro, superare il modello operativo basato sulla massimizzazione dei profitti a scapito della manutenzione e della sicurezza;

più che cercare operazioni dirigiste, l'azione del Governo si dovrebbe concentrare su una soluzione concorrenziale attraverso una gara pubblica che trovi sul mercato i soggetti idonei a gestire un'importante rete autostradale come la quella italiana;

la concessione ad ASpI venne data a suo tempo senza una procedura competitiva attraverso un'operazione finanziaria che nulla ha a che fare con la concorrenza ed il libero mercato;

riesumere logiche stataliste, con la conseguenza di favorire un'importante ingerenza della politica nella gestione aziendale, rischia di comportare ulteriormente una situazione sicuramente grave come quella attuale;

le ingenti risorse dello Stato (quindi dei contribuenti) destinate alla risoluzione della questione aziendale potrebbero essere indirizzate a sostegno delle piccole, medie e grandi imprese che hanno bisogno di liquidità e di fare investimenti per stare al passo con la concorrenza internazionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno procedere verso una gara pubblica che possa trovare sul mercato i soggetti idonei a gestire alcune tra le tratte più importanti della rete autostradale italiana;

se non ritenga opportuno che le risorse ipotizzate per l'ingresso di Cassa depositi e prestiti nel capitale di maggioranza di ASpI siano indirizzate prioritariamente per incentivare investimenti di carattere infrastrutturale.

## **INTERROGAZIONE SUL NUOVO ASSETTO SOCIETARIO DI AUTOSTRADALE PER L'ITALIA SPA**

(3-01815) (22 luglio 2020)

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFÀ, ROMEO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

la società Autostrade per l'Italia SpA gestisce 2.857 chilometri di rete autostradale in Italia sulla base della convenzione unica sottoscritta in data 12 ottobre 2007 con l'allora ente concedente ANAS SpA (ruolo oggi attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);

nella rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia rientra il tratto autostradale della A10 Genova-Savona su cui insiste il viadotto Polcevera (anche noto come "ponte Morandi"), crollato il 14 agosto 2018, con la morte di 43 persone;

il Ministero, nella sua qualità di autorità amministrativa concedente, ha avviato un procedimento volto ad accertare eventuali inadempimenti del concessionario Autostrade per l'Italia agli obblighi scaturenti dal rapporto concessorio in essere; contestualmente, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova ha avviato le indagini volte ad individuare eventuali profili di responsabilità penale connessi al crollo del ponte ed ai decessi cagionati;

a distanza di due anni dal crollo del ponte Morandi, il Consiglio dei ministri, nel corso della seduta n. 56, tenutasi nella notte tra il 14 e il 15 luglio 2020, ha deliberato di definire la controversia con Autostrade per l'Italia accettando le proposte transattive presentate da quest'ultima; tali proposte prevedono in sintesi: a) un nuovo assetto societario della stessa ASpI, con l'immediato passaggio del controllo su di essa ad un soggetto a partecipazione statale individuato in Cassa depositi e prestiti, nonché l'uscita di Autostrade per l'Italia dal perimetro dell'attuale controllante (Atlantia) e la sua contestuale quotazione in borsa; b) la realizzazione di investimenti compensativi da parte di Autostrade per l'Italia per 3,4 miliardi di euro, la riscrittura della convenzione unica, il rafforzamento del sistema dei controlli a carico del concessionario, l'adeguamento alla disciplina tariffaria introdotta dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e l'inasprimento delle sanzioni per violazioni da parte del concessionario;

considerato che:

non si conoscono i dettagli economico-finanziari dell'operazione che il Governo è intenzionato a realizzare per la modifica dell'assetto societario della società;

la soluzione prospettata desta talune perplessità in ordine alla compatibilità tra l'asserita riduzione dei pedaggi e la redditività dell'operazione per Cassa depositi

e prestiti e l'imprescindibile necessità di garantire la manutenzione della rete in concessione e di realizzare gli investimenti previsti a titolo di compensazione,

si chiede di conoscere quali siano i dettagli della proposta transattiva risolutiva della controversia con Autostrade per l'Italia SpA, con particolare riguardo per: le quote di capitale che saranno acquistate da Cassa depositi e prestiti (CDP) e da altri eventuali investitori; l'identità degli altri eventuali investitori; chi tra CDP e gli altri eventuali investitori, ivi compresi quelli già detentori di quote di Autostrade per l'Italia, avrà poteri decisionali inerenti alla gestione dell'impresa o chi sarà mero socio di capitale; la stima del valore di Autostrade per l'Italia e la stima del prezzo per azione che CDP e gli altri investitori pagheranno per acquisire le quote di capitale, anche rispetto all'individuazione di parametri da utilizzare per la determinazione del prezzo massimo di acquisto; le garanzie prestate in ordine all'effettiva realizzazione della manutenzione e degli investimenti previsti e all'effettiva riduzione dei pedaggi, in specie in termini di compatibilità con la redditività dell'operazione per Cassa depositi e prestiti; se gli investimenti compensativi per 3,4 miliardi di euro previsti dalla proposta transattiva saranno realizzati prima o dopo l'ingresso di CDP nel capitale di Autostrade per l'Italia; i dettagli del futuro piano industriale della "nuova" Autostrade per l'Italia SpA, anche rispetto ad una futura revisione del sistema delle concessioni autostradali.

## INTERROGAZIONE SULLA DIFFUSIONE E L'EFFICIACIA DELL'APPLICAZIONE "IMMUNI"

(3-01812) (22 luglio 2020)

COLLINA, MARCUCCI, BOLDRINI, BINI, FERRARI - *Al Ministro per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione* - Premesso che:

dopo la fase di sperimentazione in alcune regioni, l'*app* "Immuni" è attiva da ormai più di un mese su tutto il territorio nazionale;

l'applicazione di *contact tracing*, già scaricabile dal 1° giugno 2020, ha il compito di tracciare gli eventuali contatti degli utenti con persone positive al nuovo coronavirus;

considerato che:

Immuni permette agli utenti di telefoni cellulari che hanno attivato l'applicazione di ricevere notifica di eventuali esposizioni al coronavirus. Nell'intero sistema dell'*app* non sono presenti né sono registrati nominativi e altri elementi che possano ricondurre all'identità della persona positiva o di chi abbia avuto contatti con lei, bensì codici alfanumerici;

l'impiego dell'applicazione, volontario e operante nel pieno rispetto della *privacy* di coloro che la scaricano, ha lo scopo di aumentare la sicurezza nella fase di ripresa delle attività e di evoluzione della epidemia in Italia;

gli utenti di cellulari che decidono di scaricare l'applicazione contribuiscono a tutelare sé stessi e le persone che incontrano: se sono entrati in contatto con soggetti successivamente risultati positivi al tampone, vengono avvisati con una notifica dell'*app*. Ciò dovrebbe consentire loro di rivolgersi tempestivamente al medico di medicina generale per ricevere le indicazioni sui passi da compiere;

rilevato che:

come risulta da dati diffusi qualche giorno fa sugli organi di stampa, coloro che dichiarano di aver già scaricato l'applicazione sono finora circa 4 milioni di persone;

la campagna di comunicazione è in corso, ma il numero di italiani che hanno scaricato l'applicazione sembra ancora lontano dalle soglie ipotizzate per un efficace funzionamento dell'intero sistema di tracciamento,

si chiede di sapere:

quale sia il numero ad oggi di coloro che hanno scaricato l'*app* Immuni e quale sia il numero di soggetti contagiati scoperti finora grazie all'utilizzo dell'applicazione;

quali siano le soglie che il Governo si propone di raggiungere nei prossimi mesi per rendere l'applicazione pienamente efficace nella lotta alla diffusione nel territorio nazionale dell'epidemia da COVID-19;

quali siano le valutazioni del Governo sull'attuale efficacia dell'applicazione e quali altre strategie di tracciamento ritenga necessario potenziare, soprattutto in vista della ripresa nel prossimo autunno delle attività scolastiche, come di molte altre attività.