

SENATO DELLA REPUBBLICA
——— XIX LEGISLATURA ———

Giovedì 15 febbraio 2024

alle ore 10

159^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione del Protocollo tra il Governo della Repubblica italiana e il Consiglio dei ministri della Repubblica di Albania per il rafforzamento della collaborazione in materia migratoria, fatto a Roma il 6 novembre 2023, nonché norme di coordinamento con l'ordinamento interno
(approvato dalla Camera dei deputati) **(995)**

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Deputato DORI e altri. - Disposizioni e delega al Governo in materia di prevenzione e contrasto del bullismo e del cyberbullismo *(approvato dalla Camera dei deputati)* **(866)**

2. Modifiche alla legge 9 luglio 1990, n. 185, recante nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento - *Relatrice* CRAXI Stefania Gabriella Anastasia *(Relazione orale)* **(855)**

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

INTERROGAZIONE SULLE MISURE PER RISOLVERE LE ATTUALI CRITICITÀ NEL SISTEMA DEI TRASPORTI

(3-00957) (14 febbraio 2024)

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

con la revisione del piano nazionale di ripresa e resilienza rischiano di essere cancellati o spostati su altre fonti di finanziamento (più incerte) più di 40.000 progetti in infrastrutture per un valore di circa 13 miliardi di euro, e non si ha ancora contezza del loro destino;

più di 9 miliardi di euro di investimenti risultano in ritardo e bloccati per ostacoli burocratici e carenze progettuali, lasciando la rete infrastrutturale a criticità sempre più strutturali: gli ultimi dati confermano che il 75 per cento delle 231.140 opere monitorate attraverso la piattaforma “ReGis” registra ritardi strutturali ed economici, con una capacità di spesa (nel solo ultimo anno) pari al 7 per cento;

nonostante i prezzi dei biglietti per l’alta velocità siano aumentati fino al 30 per cento, la quasi totalità dei treni ad alta velocità viaggia con un ritardo medio tra i 10 e 15 minuti e quasi un treno su quattro registra un ritardo tra i 20 e i 120 minuti, mentre sull’intera rete si registrano guasti, ritardi, cancellazioni e disservizi;

in un contesto infrastrutturale ancora debole e deficitario e che risulta ora ulteriormente aggravato dai ritardi negli investimenti e negli innumerevoli cantieri fermi su tutto il territorio nazionale, non sono chiare le ragioni per cui il Ministro in indirizzo, che è anche vice Presidente del Consiglio dei ministri, continui a imputare all’Unione europea le difficoltà del Paese, organizzando raduni e guardando con favore a movimenti antieuropeisti;

nello specifico, in materia di trasporti, l’attività governativa è invece assurda di recente alle cronache per due episodi poco edificanti: il 21 novembre 2023, il Ministro dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, mentre viaggiava sul treno Torino-Salerno, ha imposto una fermata straordinaria alla stazione di Ciampino, con un uso, ad avviso degli interroganti, privato, discrezionale, illegittimo e arrogante del servizio di trasporto pubblico; lo scorso 4 febbraio è stato organizzato un treno straordinario Frecciarossa, con tanto di livrea speciale, da Roma a Sanremo a servizio del 74° *festival* della canzone, riservato solo a dirigenti, funzionari e dipendenti della RAI, oltre che a una sessantina di giornalisti accreditati, mentre la Liguria è rimasta ai, tristemente noti, disservizi strutturali che la contraddistinguono sul piano del trasporto ferroviario;

in relazione a entrambe le vicende, il Ministro in indirizzo si è detto estraneo alle vicende e del tutto inconsapevole delle decisioni e degli avvenimenti descritti,

nonostante queste investano direttamente ambiti di competenza direttamente ascritti al dicastero delle infrastrutture e dei trasporti;

è ormai costante l'affermazione di estraneità alla quasi totalità delle decisioni del Governo (da ultimo sul piano dell'IRPEF agricola e sull'aumento di diverse tassazioni, ma anche in relazione ai progetti infrastrutturali cancellati dal PNRR), nonostante il Ministro in indirizzo rivesta anche il ruolo di vice Presidente del Consiglio dei ministri;

tale circostanza pregiudica le prerogative di indirizzo e controllo delle Camere, le quali si vedono rispondere con *slogan* (spesso antieuropeisti) o prese di distanze, nonostante il principio di collegialità che caratterizza l'azione del Governo,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per rafforzare il sistema infrastrutturale (stradale, ferroviario, portuale e aeroportuale) del Paese e quale approccio intenda adottare in seno alle istituzioni europee per superare le numerose criticità che riguardano il suo dicastero.

INTERROGAZIONE SUI LAVORI PER LA COSTRUZIONE DEL QUARTO PONTE TRA LECCO E PESCATO

(3-00959) (14 febbraio 2024)

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

dopo anni di rinvii sembrerebbe che con il decreto-legge 5 febbraio 2023, n. 10, si sia trovata una soluzione alle problematiche che impedivano l'avvio per la costruzione del quarto ponte tra Lecco e Pescate;

l'infrastruttura, fondamentale per la viabilità dei comuni di Lecco, Valmadrera, Malgrate, Pescate, Civate, Galbiate e Oliveto Lario e funzionale al complessivo progetto viario collegato alle olimpiadi Milano-Cortina 2026, verrà realizzata lungo la strada statale 36 tra Pescate e Lecco, a cura di ANAS, e consta di una struttura a scavalco del fiume Adda che si configura ad unico senso di marcia, con annessa pista ciclabile, lasciando inalterati i raccordi e le connessioni esistenti;

nei mesi scorsi i sindaci della Conferenza dei sindaci del Lecchese hanno inviato una comunicazione ad ANAS e al Ministro in indirizzo, evidenziando la grande preoccupazione di fronte all'ennesimo rinvio dell'inizio dei lavori e chiedendo di confermare la data di inizio lavori per febbraio 2024;

considerato che:

il ponte è fondamentale per ridurre le problematiche viabilistiche di tutto il territorio, soprattutto in previsione dei giochi olimpici di Milano-Cortina 2026, che porteranno un notevole incremento dell'afflusso turistico;

ad oggi il progetto sembrerebbe prevedere un'unica corsia di marcia, affiancata ad una pista ciclabile, con la conseguenza che la realizzazione del ponte non sarebbe risolutiva delle problematiche della viabilità, ma, al contrario, potrebbe creare situazioni di ingolfamento anche pericolose per le persone;

nel mese di dicembre 2023 la presidente della Provincia ha inviato una formale comunicazione ad ANAS con la quale evidenzia la necessità di modificare il progetto iniziale e prevedere una modifica funzionale della pista ciclabile ai fini viabilistici;

considerato inoltre che nel medesimo territorio ad oggi non si conoscono le condizioni della realizzazione dell'opera denominata "strada statale 639 variante di Vercurago", cosiddetta Lecco-Bergamo, anch'essa fondamentale per la viabilità locale,

si chiede di sapere:

quale sia la data di avvio dei lavori di realizzazione del quarto ponte di Lecco, la loro durata complessiva e il costo definitivo dell'opera;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire, affinché il progetto venga adeguatamente modificato per garantire la fluidità della viabilità, attraverso la realizzazione di una seconda corsia di marcia e di tutte le opere connesse, i costi e i tempi di realizzazione dell'eventuale nuovo progetto modificativo;

quale sia lo stato dell'arte in relazione alla realizzazione del progetto della cosiddetta Lecco-Bergamo, quali i costi e i tempi di realizzazione.

INTERROGAZIONE SULL'AVANZAMENTO DEL PROGETTO DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

(3-00956) (14 febbraio 2024)

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

il Governo ha deliberato di procedere nella realizzazione del ponte sullo stretto di Messina e con il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", ha posto le basi per la ripresa del progetto, il cui costo complessivo è quantificato in 13,5 miliardi di euro dall'Allegato infrastrutture al DEF 2023 e in 1,1 miliardi per le opere secondarie;

esso rappresenterà una grande opera realizzata nel Mezzogiorno, ma utile a tutta la comunità nazionale, in quanto può aiutare ad attrarre investimenti sul nostro territorio, posto che la storia nazionale insegna che le grandi opere, dall'Autostrada del Sole, alla TAV in avanti, innescano la costruzione delle opere secondarie e di collegamento e fanno nascere e sviluppare insediamenti produttivi a ridosso di quegli snodi, creando decine di migliaia di nuovi posti di lavoro stabili e una crescita dell'economia;

il ponte muove, inoltre, risorse anche a favore dei territori interessati, posto che ha già consentito alla Calabria di ottenere 3 miliardi per la strada statale Jonica, un miliardo necessario al completamento della Salerno-Reggio Calabria, il completamento delle strade di accesso al porto di Gioia Tauro;

la Regione Sicilia contribuirà alla realizzazione delle infrastrutture utilizzando 1,2 miliardi dei nuovi fondi di coesione e dei residui delle programmazioni precedenti;

la relazione al progetto del consiglio di amministrazione della concessionaria pubblica Società Stretto di Messina a breve aggiornerà il cronoprogramma e il piano finanziario della struttura a campata unica, che collegherà Sicilia e Calabria, cui dovrebbero seguire i pareri di CIPESS, la valutazione di impatto ambientale, la conferenza dei servizi e il parere del Ministero della cultura,

si chiede di sapere quale sia lo stato di avanzamento del progetto per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina e per le opere e le infrastrutture ad esso connesse sui territori delle regioni direttamente interessate.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DI OPERE IDRICHE PER IL CONTRASTO DELLA SICCIÀ

(3-00960) (14 febbraio 2024)

NAVE, SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

il decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, riguardante “Disposizioni urgenti per il contrasto della scarsità idrica e per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche”, è nato come rimedio agli eventi siccitosi che hanno colpito il nostro Paese negli ultimi anni mediante azioni volte alla realizzazione di bacini di ricarica delle falde o di interventi sugli acquedotti “colabrodo”;

nonostante la composizione della cabina di regia presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la nomina di un commissario straordinario nazionale per l'adozione di interventi urgenti connessi al fenomeno della scarsità idrica, incarico prorogato fino al 31 dicembre 2024, mancano, ad oggi, la realizzazione e il completamento delle infrastrutture idriche necessarie a combattere il fenomeno siccitoso. Infatti, come emerge da una relazione della Corte dei conti sulle opere idriche, su 124 cantieri messi in lista e finanziati con 2 miliardi di euro, solo 33 potrebbero essere conclusi. Nel dettaglio la ripartizione è in tre macro categorie: un finanziamento di 708 milioni di euro per gli invasi e gli acquedotti, 900 milioni di euro destinati a 39 nuovi progetti e la parte restante sono risorse già programmate su legislazione vigente ma di cui non si ha alcuna contezza “dello stato dell'arte”;

considerato che:

si esclude l'intervento alla diga di Bosa (Oristano); più che probabile il taglio dei lavori su altre dighe quali la Pantaleo (Reggio Calabria), la Rosamarina (Palermo), la Olivo (Enna);

con la legge di bilancio per il 2023 i fondi destinati al bacino del Po hanno subito una riduzione del 40 per cento, passando da 6,5 a 2,5 milioni di euro. Oggi il Po è quasi in secca: la situazione è persino peggiore rispetto alla grave siccità del 2022;

considerato, inoltre, che:

è evidente la carenza in fase di pianificazione e la confusione in fase di selezione dei progetti da parte del Ministero la cui “gestione”, meglio, non gestione, lascia molto a desiderare sul rifacimento delle infrastrutture idriche;

nonostante le norme volute da questo Governo e presentate come necessarie, idonee, a fornire una risposta immediata ed efficiente al fenomeno siccitoso, ad oggi, purtroppo, si è al punto di partenza da considerare anche peggiore rispetto al 2023, anno di conversione del decreto-legge siccità;

ad oggi, le risorse messe a disposizione per la rete idrica sono sostanzialmente impantanate,

si chiede di sapere:

quali siano la programmazione e le tempistiche che il Governo intende darsi per la realizzazione o il completamento delle opere citate;

quale sia la quantificazione dei danni in termini economici e di approvvigionamento causati dai ritardi accumulati per l'inerzia dal Governo.

INTERROGAZIONE SULL'ADOZIONE DI MISURE DI EDILIZIA PUBBLICA PER CONTRASTARE IL DISAGIO ABITATIVO

(3-00961) (14 febbraio 2024)

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

l'articolo 1, commi 282-284, della legge di bilancio per l'anno 2024 (legge n. 213 del 2023) prevede l'adozione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di un decreto finalizzato a sperimentare modelli innovativi di edilizia residenziale pubblica, al fine di contrastare il disagio abitativo sul territorio nazionale, istituendo a tal fine un fondo per il contrasto al disagio abitativo;

in coerenza con tale previsione, il Ministro in indirizzo ha avviato un confronto con una pluralità di soggetti pubblici e privati operanti nel settore dell'edilizia residenziale e sociale, con l'intento di affrontare in maniera organica l'emergenza abitativa nel rispetto di alcune priorità, tra cui il recupero del patrimonio immobiliare esistente e la riconversione di edifici aventi altra destinazione pubblica, la destinazione ad edilizia residenziale o sociale delle unità immobiliari rimaste invendute, nonché la promozione di forme di collaborazione e partenariato pubblico-privato al fine di garantire la sostenibilità degli investimenti;

nel corso di tale confronto, è stata evidenziata da numerosi soggetti l'esigenza che qualsiasi piano dedicato all'emergenza abitativa affronti preliminarmente il problema della semplificazione della normativa di settore, che, a causa della stratificazione e sovrapposizione di interventi legislativi e giurisprudenziali, è percepita dagli operatori di settore, così come da molti cittadini, come un fattore che inibisce le potenzialità del mercato immobiliare;

in tale contesto, desta molta preoccupazione anche la mole delle istanze di regolarizzazione di lievi difformità edilizie esistenti, che sono pendenti presso gli uffici tecnici comunali e che impediscono ai cittadini di finalizzare l'acquisto di unità immobiliari, ripercuotendosi negativamente su tutti gli operatori economici di settore;

la recente adozione del nuovo codice degli appalti (decreto legislativo n. 36 del 2023) ha rappresentato un importante contributo alla semplificazione, alla sburocratizzazione e allo snellimento di procedure amministrative obsolete e spesso superflue in materia di contratti pubblici;

parallelamente ad un quadro rinnovato e modernizzato in materia di contratti pubblici, sta emergendo con grande forza anche la necessità di un intervento deciso in materia di edilizia, al fine di superare anche quei vincoli superflui che il Paese si porta dietro da decenni e che molto spesso ancora compromettono la possibilità di compravendita degli stessi e quindi di favorire interventi intesi a rendere gli immobili più sicuri ed efficienti, senza impattare sull'ambiente circostante;

in questi giorni, il Ministro ha parlato di un piano casa per il 2025, che dovrebbe contenere alcune misure importanti per consentire di rimettere sul mercato diversi immobili bloccati a causa di vincoli obsoleti, consentendo un abbassamento dei prezzi delle case e degli affitti, dove il mercato immobiliare è distorto e mette troppo spesso ormai in difficoltà gli stessi cittadini,

si chiede per sapere se nell'ambito delle misure per il piano casa per il 2025 il Ministro in indirizzo ritenga opportuno intervenire anche per risolvere le annose e dannose questioni di cui in premessa, lavorando per creare un quadro regolatorio più snello e coerente sul territorio, consentendo di superare l'attuale paralisi di un'importante fetta del patrimonio immobiliare italiano.

INTERROGAZIONE SU INIZIATIVE PER LA RIDUZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI IN AMBITO URBANO

(3-00958) (14 febbraio 2024)

BASSO, BOCCIA, ZAMPA, MISIANI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

numerose amministrazioni locali nei Paesi europei, a partire da Francia, Germania e Belgio, hanno istituito sul proprio territorio quella che viene detta “Città 30”, con significativi risultati in termini di riduzione dell'incidentalità stradale, dell'inquinamento atmosferico e acustico da traffico, peraltro senza sostanziali variazioni nei tempi medi di percorrenza, mentre in Spagna dal 2021 è stata approvata una legge statale che ha introdotto i 30 chilometri orari come limite massimo di velocità in ambito urbano;

in Italia, il piano nazionale per la sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030), predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha definito, nel 2022, le strategie generali e specifiche per il miglioramento della sicurezza stradale per il decennio 2021-2030, da attuare attraverso interventi di competenza sia delle amministrazioni centrali sia delle amministrazioni locali per gli interventi mirati sul territorio. Le linee strategiche generali del piano sono state raggruppate dal Ministero nei 5 pilastri della sicurezza stradale, ossia la gestione della sicurezza stradale, le infrastrutture stradali, i veicoli più sicuri, gli utenti più sicuri e il *post* incidente, mentre le linee strategiche specifiche si sono concentrate sulle categorie a maggior rischio, sui bambini, le due ruote a motore, i ciclisti, i pedoni e gli utenti *over 65*;

i dati ISTAT sull'incidentalità stradale in Italia nel 2022 evidenziano che: oltre il 73 per cento delle collisioni stradali nel nostro Paese avviene su strade urbane e nelle città l'eccesso di velocità è la prima causa in assoluto degli incidenti mortali (23 per cento), seguita dalla distrazione (20 per cento), dal mancato rispetto della precedenza sulle strisce pedonali (17 per cento) e di altre precedenza (14 per cento). È pertanto emersa in tutta evidenza l'urgenza di intervenire prioritariamente sulle strade urbane e sul fattore velocità per migliorare la sicurezza stradale e tutelare la vita umana sulla strada in Italia;

il PNSS 2030 ha individuato i pedoni quale categoria tra quelle a maggior rischio tra gli utenti della strada, in quanto, a confronto con le altre, si è verificata una riduzione del solo 14 per cento in termini di morti e di solo l'1 per cento in termini di feriti nel decennio 2011-2020. Nel 2019, i pedoni hanno rappresentato il 17 per cento del totale delle vittime (dato confermato anche nel 2020) e il 78 per cento dei pedoni deceduti ed il 95 per cento dei pedoni feriti si riscontrano in incidenti accaduti in ambito urbano. L'incidentalità relativa ai pedoni delle aree urbane si concentra, in particolare, nei 14 “grandi comuni” riportati nei rapporti annuali

ISTAT sull'incidentalità stradale, raggiungendo il 23 per cento tra le vittime per incidenti stradali e il 34 per cento in termini di feriti;

il Ministero, nel dicembre 2022, ritenuto necessario ed urgente procedere ad un programma iniziale di interventi a favore della protezione dei pedoni concentrato sui predetti 14 grandi comuni, anche alla luce dei dati di incidentalità dei pedoni, ha emanato il decreto ministeriale 22 dicembre 2022, recante il “piano di riparto delle risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni”, stanziando la somma complessiva di 13,5 milioni di euro che viene destinata al finanziamento dei programmi di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni, comprensivi degli eventuali costi per la progettazione e la realizzazione, nei 14 grandi comuni. Al fine di consentire programmi di interventi funzionali in favore dei pedoni, l'importo complessivo è stato ripartito, tenendo conto di un coefficiente di riparto calcolato sul costo sociale degli incidenti che hanno visto coinvolti i pedoni, tra i 14 Comuni individuati, ossia Torino (1,16 milioni di euro), Milano (2,38 milioni), Verona (0,283), Venezia (0,179 milioni), Trieste (0,342), Genova (1,03 milioni), Bologna (0,613), Firenze (0,637 milioni), Roma (4,27), Napoli (0,844), Bari (0,423 milioni) Palermo (0,649), Messina (0,288) e Catania (0,392 milioni). Le suddette risorse costituiscono contributi statali per la realizzazione da parte dei Comuni di interventi che, sulla base di analisi dell'incidentalità specifica del territorio di riferimento, devono essere indirizzati al miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni. In particolare, possono essere effettuati in tal senso interventi che prevedano: a) azioni di moderazione del traffico con l'implementazione di “zone 30” e “isole ambientali” con l'introduzione di elementi di *traffic calming* per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato; b) realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati ed altri interventi simili; c) messa in sicurezza di percorsi pedonali; d) aumento della visibilità degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale;

per concorrere al riparto delle risorse, i 14 Comuni individuati hanno provveduto a selezionare le proprie proposte progettuali contenenti gli interventi di sicurezza stradale per i pedoni, selezionati in base ai criteri di effettiva esigenza di riduzione dei rischi, evidenziati dall'analisi di incidentalità e di efficacia dell'intervento proposto in relazione alla riduzione dei rischi evidenziati. Tali proposte progettuali sono state incluse nel programma degli interventi ammesso a finanziamento da presentare entro il 22 gennaio 2023, corredato dalle schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento selezionato con allegata planimetria di inquadramento nel territorio, dalle quali risulti la capacità dell'intervento di contrastare e risolvere i fattori di rischio presenti, la tipologia e il costo stimato dello stesso ed il termine presunto di ultimazione, la scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità riferita ai pedoni e il prospetto di copertura della spesa complessiva. Il Ministero, entro i successivi 30 giorni, ha approvato i singoli programmi presentati dai 14 Comuni con apposito atto deliberativo e definito con

apposita convenzione i reciproci impegni afferenti allo svolgimento delle attività amministrative attuative del programma stesso e degli adempimenti negoziali finalizzati alla realizzazione degli interventi prospettati, con l'indicazione dei relativi tempi di effettuazione, della disciplina delle modalità di erogazione delle risorse finanziarie statali nonché delle azioni ministeriali e regionali di monitoraggio e di controllo sull'andamento delle attività;

in contraddizione con gli indirizzi del PNSS 2030 predisposto dallo stesso Ministero e con i contenuti del decreto 22 dicembre 2022, è stata predisposta una direttiva a firma del Ministro finalizzata a limitare l'applicazione generale di “Città 30”, colpendo direttamente i progetti comunali già finanziati dallo stesso Ministero e più in generale l'autonomia delle amministrazioni locali,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda dare piena e tempestiva attuazione alle strategie generali e specifiche per il miglioramento della sicurezza stradale per il decennio 2021-2030 secondo le linee di intervento strategiche e generali contenute nel piano nazionale per la sicurezza stradale 2030, predisposto dal Ministero nel 2022;

se intenda perseguire, in linea con la risoluzione approvata dal Parlamento europeo del 6 ottobre 2021, una politica della sicurezza stradale e della qualità della mobilità urbana orientata al raggiungimento dell'obiettivo “zero vittime” per incidenti stradali in ambito urbano e se, nel rispetto dell'autonomia dei Comuni, intenda sostenere le iniziative volte alla moderazione del traffico nei centri urbani attraverso la progressiva implementazione delle “zone 30” e delle “isole ambientali”;

se intenda garantire la piena ed integrale attuazione di tutti i programmi progettuali e degli interventi di sicurezza stradale predisposti dai Comuni sulla base dei contenuti del decreto 22 dicembre 2022 e finanziati dal medesimo Ministero;

se non ritenga che la direttiva predisposta dal Ministro metta a rischio la realizzazione integrale dei predetti progetti e se la stessa sia stata preventivamente condivisa con gli enti locali;

se non ritenga necessario garantire maggiormente l'autonomia dei Comuni in merito all'individuazione delle “zone 30” in considerazione della maggiore conoscenza del territorio e della rete stradale urbana.

INTERROGAZIONE SULL'ESTENSIONE DEL LIMITE DI 30 CHILOMETRI ORARI IN VASTE AREE DEI CENTRI CITTADINI

(3-00962) (14 febbraio 2024)

LISEI, PELLEGRINO, MALAN, SIGISMONDI, ROSA, DE PRIAMO, FAROLFI, PETRUCCI, TUBETTI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

la possibilità di introdurre il limite dei 30 chilometri orari nelle aree urbane o in parte di queste ha acceso un vivace dibattito a livello politico nazionale, tra i sindaci italiani, e nell'opinione pubblica;

la scelta di adottare tali limiti sulla gran parte delle strade cittadine, come deciso dall'amministrazione a Bologna, e come annunciato dal sindaco di Roma, Roberto Gualtieri, che ha dichiarato di volerlo applicare al 70 per cento delle strade capitoline, si baserebbe su asseriti benefici in termini di sicurezza stradale, di riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento, anche acustico, e incentivazione ad andare a piedi e in bicicletta, di riduzione dello *stress*, di incremento dell'economia locale, senza aumentare i tempi di percorrenza;

tali benefici, per quanto sostenuti da taluni studi, sono da verificare, poiché la riduzione riscontrata nel numero di incidenti stradali in nuclei urbani dove il limite è stato introdotto si è accompagnata a una riduzione del traffico lasciando pertanto invariata o addirittura peggiorata l'incidentalità; la riduzione dei consumi è ostacolata dal fatto che la velocità di 30 chilometri orari è inferiore a quella alla quale i motori termici, la maggior parte di quelli circolanti, hanno i consumi più bassi e la migliore combustione; anche dal punto di vista acustico i benefici sono opinabili perché tale andatura obbliga all'uso delle marce basse, un limite che obbliga ad avere continuamente gli occhi sul tachimetro anziché sulla strada aumenta *stress* e distrazione, e per quanto riguarda l'economia locale va considerato che la riduzione della velocità è un'ulteriore spinta a frequentare i centri commerciali fuori città e ad acquistare via *internet*; i benefici rimangono essenzialmente dei *desiderata* con scarsissimo supporto empirico ed è sostanzialmente inevitabile che i tempi di percorrenza si allunghino come è altresì certo che i cittadini sarebbero spesso colpiti da multe, assai più alte che nella maggior parte degli altri Paesi, per velocità raggiungibili senza particolare difficoltà in bicicletta;

considerato che:

il traffico urbano, soprattutto nelle grandi città, rappresenta un problema sia in termini di sicurezza che di qualità dell'aria e dell'ambiente, mentre l'incidentalità stradale è determinata da varie concause di cui una è certamente la velocità elevata, ma la principale è la distrazione alla guida, come rilevato dagli esperti che ricostruiscono la cinematica dei sinistri;

pensare di estendere il limite dei 30 chilometri orari in maniera indiscriminata a intere aree cittadine non aiuta né la sicurezza né la decarbonizzazione, specie in una grande città, dove vi è un’ampia e varia tipologia di ambiti residenziali, che vanno dal centro storico all’estrema periferia;

è necessario giungere ad un equilibrio che concili al meglio l’esigenza di garantire la sicurezza nelle zone sensibili a rischio di incidenti e il diritto alla circolazione sancita dalla Costituzione, per cui le “zone 30” dovrebbero essere implementate solo dove è necessario e opportuno e non in modo ideologico, restando staccati dalla realtà che include anche i tanti lavoratori che operano sulle strade;

considerato, infine, che la Corte costituzionale (con sentenza del 24 giugno 2010, n. 223) ha affermato che la materia della circolazione stradale rientra tra le competenze statali esclusive, ai sensi dell’art. 117, secondo comma, lettere *h)* e *l)*, della Costituzione e che, dunque, queste iniziative da parte delle amministrazioni comunali sarebbero costituzionalmente illegittime,

si chiede di sapere come il Ministro in indirizzo valuti l’utilizzo improprio delle “zone 30” volte ad estendere il limite in modo indiscriminato e immotivato sulle superfici cittadine.