

occorre che sia chiaro che chi rappresenta le istituzioni e che, secondo gli interroganti, viola apertamente, come in questo caso, principi etici e giuridici di base, debba fare un passo indietro e dimettersi dal suo ruolo istituzionale —:

se il Ministro interrogato, alla luce dell'accaduto esposto in premessa, ritenga il Sottosegretario ancora compatibile con l'incarico ricoperto e con le deleghe assegnate;

quali urgenti iniziative di competenza, il Ministro interrogato abbia intrapreso o intenda intraprendere sulla vicenda di cui in premessa (4-09069)

* * *

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

GRIPPA e MARTINCIGLIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

dopo anni di discussioni in sede europea, si è finalmente arrivati all'approvazione della nuova normativa di omologazione dei caschi: la ECE 22-06, entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2021, andando così a sostituire o meglio affiancare (per tre anni, i produttori potranno ancora mettere in vendita caschi omologati secondo la vecchia normativa fino a luglio 2023) l'attuale ECE 22-05;

con l'entrata in vigore della nuova normativa, tuttavia, i costruttori avranno a disposizione 18 mesi per omologare, secondo il precedente standard, i caschi, 2 anni e mezzo per smaltire i caschi omologati ECE 22-05 in magazzino e i caschi omologati 22-05 non potranno essere più venduti al pubblico dal 2024;

le novità introdotte dalla nuova normativa sono diverse e prendono in considerazione un'ampia possibilità gamma di valutazione positiva ai test: dai maggiori punti di impatto, quelli a bassa frequenza,

test di rotazione, visiere protettive e una doppia omologazione che devono contenere i caschi apribili e modulari;

di recente, la nota trasmissione di Canale 5 «*Striscia la notizia*», ancora una volta era ritornata sull'argomento dei caschi in commercio per *scooter* con regolare omologazione. Si era però evidenziato che se essi venivano sottoposti ai test di legge, purtroppo non li passavano. In merito a tale questione viene spiegato che ci sarebbe una lacuna normativa in quanto gli organi preposti potrebbero controllare soltanto i caschi prodotti in Italia. Per tutti quelli che sarebbero costruiti nel mondo ed omologati in Europa non esisterebbe invece alcun controllo di prevendita;

risulta all'interrogante che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili aveva disposto delle verifiche su un campione di 120 caschi commercializzati in Italia —:

se sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e se abbia a disposizione i dati delle verifiche disposte dal Dicastero di cui è titolare;

se non intenda adottare le opportune iniziative di competenza al fine di colmare un vuoto normativo riguardo ai controlli da eseguire su caschi non omologati nel nostro Paese. (5-05835)

TRANCASSINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 4 – Salaria è di importanza strategica per tutte le regioni del centro Italia attraversate;

il suo potenziamento e la sua riqualificazione devono essere, quindi, priorità imprescindibili;

in particolare, Rieti, essendo tagliata fuori dalle arterie autostradali e da tutti i percorsi ferroviari, è particolarmente sensibile agli interventi di riqualificazione di cui sopra e attende risposte concrete per i suoi cittadini che ogni giorno devono spostarsi all'interno di tutta la provincia;

il potenziamento della Salaria andrebbe anche a facilitare i collegamenti con i paesi colpiti dagli eventi sismici del centro Italia del 2016 e 2017, che trarrebbero certamente un ritorno non solo per la qualità della vita dei residenti, ma anche dal punto di vista economico;

il tratto che, ormai da molti anni, presenta maggiori criticità e pericoli è quello compreso tra i chilometri 58 e 62, in cui è frequente il salto di corsia; questo la rende una delle strade con il più alto tasso di mortalità in Italia; urge, quindi, effettuare interventi strutturali su tutta la statale, ma in particolare su questo tratto;

la legge di bilancio 2021, sulla base di una proposta emendativa presentata da Fratelli d'Italia, ha previsto all'articolo 1, commi 723 e 724, l'autorizzazione di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, proprio per la messa in sicurezza del suddetto tratto; la norma intende rilanciare il territorio ed evitare ulteriori gravi incidenti; pertanto non si comprendono i motivi dei ritardi nella programmazione e nell'inizio dell'intervento —:

quali saranno i tempi dell'inizio dell'intervento di manutenzione e della messa in sicurezza del tratto della strada statale n. 4 — Salaria compreso tra il chilometro 58 e il 62 e se il Ministro interrogato non ritenga di adottare iniziative per velocizzare gli iter al fine di affrontare efficacemente le difficoltà di trasporto dei cittadini e scongiurare ulteriori perdite di vite umane.

(5-05837)

Interrogazioni a risposta scritta:

FOSCOLO e RIXI. — *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* — Per sapere — premesso che:

dal 19 aprile 2021 notevoli disagi sulla rete viaria della provincia di Savona rendono difficili gli spostamenti e il normale corso della vita di cittadini e imprese;

l'Anas ha posizionato un cantiere quotidiano sull'Aurelia, lungo il versante di Capo Noli, con un senso unico alternato

dalle 8 alle 18 tutti i giorni feriali, che porta all'istituzione di un senso unico alternato fino al 15 luglio, salvo imprevisti; il cantiere riprenderà il 15 settembre 2021 fino a Natale, con chiusure anche totali del tratto della strada statale, con riacquisto della viabilità la notte e nel fine settimana;

contemporaneamente, la chiusura per almeno 10 giorni dei caselli autostradali sulla A10, nella tratta tra Spotorno e Finale Ligure, in orario notturno dalle 22 alle 5, porta un aumento sostanziale del traffico pesante sulle strade di competenza provinciale, ossia su strade secondarie che per conformazione e pavimentazione non hanno caratteristiche di sicurezza adatte ad ospitare tir e mezzi pesanti; si tratta di circa 300 mezzi pesanti ogni notte per senso di marcia, secondo i dati del traffico medio giornaliero forniti da Autostrade;

dall'Anas fanno sapere che gli interventi di consolidamento della scarpata posta a monte dell'Aurelia, mediante la rimozione della vecchia rete esistente, la posa di nuova rete zincata e in alcuni tratti la posa in opera di nuove barriere paramassi ad alto assorbimento di energia, sono prioritari e indispensabili per garantire la sicurezza della circolazione stradale e l'incolumità pubblica;

tuttavia, l'accavallarsi dei due cantieri scatena le reazioni dei cittadini, degli amministratori e di tutto il comparto turistico, preoccupato dall'effetto « a catena » che i lavori concomitanti hanno su tutta la viabilità provinciale; gli amministratori criticano aspramente la decisione presa anni fa di non realizzare un tunnel, ritenendo che questo problema ci sarà per sempre;

l'Unione provinciale albergatori ha parlato di « una nuova tegola sulla testa del turismo » e annunciato proteste « anche con modalità eclatanti »; si tratta di un periodo vitale per l'economia della zona che risente un danno gravissimo per le categorie economiche in particolare per tutta la filiera del turismo della riviera di ponente; i disagi per il contenimento dei contagi da COVID-19 hanno inferto un colpo durissimo alle imprese, soprattutto