



DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori MOLINARI, BILARDI, AIELLO, CAMPANELLA
e MASTRANGELI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L’11 APRILE 2016

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul tratto
calabrese della strada statale ionica S.S. 106

ONOREVOLI SENATORI. – Con il presente disegno di legge si prevede, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla verifica della pericolosità e della inadeguatezza strutturale del tratto calabrese della strada statale 106 ionica (S.S. 106).

L'atto di istituzione della strada statale 106 ionica risale al 17 maggio del 1928; la competenza sui vari tratti che la compongono è condivisa da Bari, Catanzaro e Potenza, i tre capoluoghi delle regioni attraversate dalla S.S. 106 e che, quindi, esercitano la competenza territoriale su di essa.

I lavori che si sono susseguiti da allora – e che continuano a succedersi – sotto la dicitura di lavori di ammodernamento e miglioramento, sono difficili da quantificare nell'importo delle tante risorse finanziarie spese dallo Stato e dalle tre regioni – Calabria, Puglia e Basilicata – coinvolte nella loro realizzazione.

Nella pagina *web* (www.stradeanas.it) dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.), è riportata la suddivisione del suo percorso «La strada statale 106 ionica ha un'estensione complessiva, da Taranto a Reggio Calabria, di 491 chilometri di cui 39 chilometri nella regione Puglia, 37 chilometri nella regione Basilicata e 415 chilometri nella regione Calabria».

Mentre l'ANAS ha già eseguito l'ampliamento a quattro corsie, con spartitraffico centrale, per tutto il tratto ricadente in Puglia, e in Basilicata è già stato eseguito l'adeguamento a quattro corsie per 26 chilometri – ed è in corso l'adeguamento per altri 5 chilometri circa, procedendo verso sud, tra Nova Siri e Rocca Imperiale (variante di

Nova Siri) – in Calabria la situazione è drammatica.

Accanto alla previsione di interventi di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 106 esistente, nei punti considerati di maggiore pericolosità, insiste la realizzazione di nuovi tratti in variante a quattro corsie, per la realizzazione di improbabili itinerari di lunga percorrenza. A macchia di leopardo, facendoli coesistere con tratti pericolosi, parte della nuova strada statale 106 ionica a quattro corsie è stata realizzata tra Rocca Imperiale e Roseto Capo Spulico (CS), per circa 12 chilometri; ulteriori tratti già ammodernati interessano le zone a ridosso dei centri abitati di Gabbella Grande (frazione di Crotona), Bova Marina e Condofuri (RC).

Troppi i tratti ancora in corso di previsione o realizzazione; si ricordano quelli relativi all'abitato di Catanzaro con collegamento alla S.S. 280 (megalotto 2), tra gli abitati di Marina di Gioiosa Ionica, Locri e Ardore (megalotto 1), mentre sono ancora fermi quelli del tratto tra Roseto Capo Spulico e Sibari (megalotto 3).

Per la parte restante della nuova strada statale 106 calabrese, esiste la virtuale previsione di realizzazione di una nuova infrastruttura a quattro corsie con sezione tipo B (secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 5 novembre 2001) che, sulla scorta di un tempo difficilmente quantificabile, sarà completamente integrata con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria mediante la realizzazione di arterie trasversali di collegamento, come la S.S. 182 «delle Serre» e la S.S. 534, per la quale è in fase di gara l'appalto integrato per l'ammodernamento e adeguamento alla sezione tipo B del tratto (megalotto 4) tra lo svincolo di Firmo (autostrada

A3) e Sibari come collegamento autostradale.

Gli interventi complessivamente previsti per la realizzazione della nuova S.S. 106 sono costituiti da 12 megalotti, la cui situazione è disomogenea. Così com'è disomogeneo lo stato dei lavori che interessano i suoi tratti, tra lavori in corso d'esecuzione (il cui avanzamento non è costante ed è, tra loro, disarticolato), lavori appaltati e non cantierizzati, lavori ancora in gara e lavori ancora *in itinere* (tra quelli coinvolti in procedure approvative e quelli in progettazione, accomunati dalla mancanza di finanziamento). I lotti in progettazione da finanziare, relativi alla strada statale 106 ionica, riguardano i megalotti 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12, i cui chilometri complessivi sono pari a 323,5 (sui 415 chilometri dell'intero tratto calabrese della strada S.S. 106 ionica). In parole povere, circa l'80 per cento della S.S. 106 non solo non risulta ammodernata ma non è neanche finanziata. L'importo complessivo dell'investimento sarebbe stimato in una cifra che si aggira sui 16.000 milioni di euro.

E l'estrema urgenza costituita dalla realizzazione della «nuova» SS 106 ionica è pure testimoniata dalla sua triste denominazione di «cimitero all'aperto», dovuta ad un tasso di incidentalità insostenibilmente alto. Tutti i dati certi in possesso relativi alla S.S. 106 riguardano il numero degli incidenti, dei morti e dei feriti dall'anno 2001 al 2010 e – solo parzialmente – dal 1996 al 2000. Tuttavia, già dall'esame dei dati inerenti agli anni indicati si può capire l'entità del fenomeno e si può facilmente ipotizzare che per gli anni precedenti il dato, con ogni probabilità, potrebbe essere peggiore: è innegabile, infatti, che i mezzi di trasporto hanno percorso l'attuale S.S. 106 nei periodi recenti siano più sicuri rispetto agli anni precedenti al 1996, così come la strada non è nello stato in cui prima versava.

Da tali dati si possono elaborare le seguenti tabelle:

**STRADA STATALE 106 IONICA - TRATTO CALABRO
DATI RELATIVI AL DECRETO 2001/2010 LOCALIZZATI**

	INCIDENTI	VITTIME	FERITI
2001	274	28	528
2002	289	20	559
2003	305	19	564
2004	269	27	544
2005	218	24	423
2006	246	19	477
2007	436	19	461
2008	246	33	498
2009	244	22	516
2010	280	32	537
TOTALE	2607	243	5107

IMPRECISATI

	INCIDENTI	VITTIME	FERITI
2001	99	3	156
2002	126	12	227
2003	59	1	110
2004	86	6	174
2005	25	3	41
2006	20	3	37
2007	34	1	60
2008	57	2	108
2009	55	6	106
2010	55	3	90
TOTALE	606	40	1109

Il totale degli incidenti localizzati – quelli di cui si conosce esattamente il luogo dove sono accaduti – e quelli imprecisati, avvenuti tra 2001 ed il 2010 è in tutto di 3223; il totale dei deceduti è 283 e quello dei feriti 6216. Dati ai quali, per arrivare al 2015, occorrerebbe sommare le 28 vittime della S.S.106 nel 2011 (Fonte: Aci-Istat), le 26 vittime del 2012 (Fonte: Aci-Istat) le 21 vittime del 2013, le 14 vittime del 2014 e le 22 vittime riferite al 2015 (Fonte: Centro Analisi e Ricerca dell'Associazione «Basta Vittime Sulla Strada Statale 106»).

Sulla base di quanto esposto, ogni anno, dal 2001 al 2010, sulla S.S. 106 abbiamo avuto, in media, 322,3 incidenti, con 26,8 incidenti/mese: quasi uno al giorno. Sempre nello stesso periodo e in media, ogni anno abbiamo avuto 612,6 feriti, con 51,8 feriti/mese: quasi due al giorno. Ma, soprattutto,

dal 2001 al 2015, ogni anno, in media, sulla S.S. 106 abbiamo avuto 26,3 morti. E, sommando alle vittime del periodo 2001-2015, il dato delle vittime localizzate negli anni che coprono il periodo 1996-2000 il risultato è drammatico, totalizzando almeno 510 vittime. Inoltre si consideri che i sistemi di rilevamento tengono conto solo delle vittime decedute sul colpo, ignorando quanti, a seguito di un incidente, abbiano perso la vita successivamente, magari a seguito delle gravi ferite riportate ovvero delle relative patologie accusate: si tratta di un'autentica strage.

Questo disegno di legge è volto ad offrire una risposta ai dati illustrati, la cui spietatezza ed apparente frammentarietà deve essere ricondotta ad unità da una logica di giustizia. È giusto che una parte casuale della popolazione calabrese, che gravita forzatamente intorno alla S.S. 106, debba subire la medesima sorte delle falene che si avvicinano troppo, disorientate, alla luce intensa?

Sicuramente avrà pensato di no il Procuratore della Repubblica di Crotona *pro-tempore* quando l'8 gennaio 2010, all'indomani di una serie di tragici incidenti nel tratto crotonese della S.S. 106, ha aperto un'indagine, risultando evidente che una qualche responsabilità oggettiva sul loro accadimento dovesse essere riconducibile anche alle pessime condizioni nelle quali la statale versava.

Quello della S.S. 106, peraltro, è un problema che riguarda tutti e non solo quella parte di Calabria e di calabresi che in tale strada sono sistematicamente coinvolti; ogni incidente provoca un danno economico che si riversa e grava a vario titolo sulla società, e non ci si riferisce solo ai danni immediati a cose o persone: si pensi a quelle persone che perdono la loro capacità produttiva a fronte di un infortunio per un'inabilità temporanea ovvero un'inabilità permanente o parziale, ai costi sanitari dovuti per i feriti e i deceduti. E poi ci sono i costi amministrativi, comprensivi delle spese di gestione delle assi-

curazioni e delle spese di intervento delle autorità pubbliche, e quelli giudiziari, in cui rientrano le spese sostenute per il contenzioso per la responsabilità civile automobilistica.

In Calabria c'è un indice di mortalità tra i più elevati d'Italia: 3,96 morti ogni 100 incidenti, mentre in Italia sono 1,9. Nel triennio 2008/2010, in Italia, si ha una diminuzione del 13,8 per cento, rispetto a un incremento dei morti, in Calabria, del 15 per cento.

Il mancato ammodernamento della S.S. 106 rende tale strada una delle maggiori responsabili della condizione negativa del popolo calabrese, sempre più avvilito in una situazione economico-sociale che, dalle carenze infrastrutturali, fa di questo territorio la zona più depressa dell'Italia. Una regione, la Calabria, potenzialmente ricca, ma che si ritrova a vivere - *oborto collo* - in un contesto che stride con la sua appartenenza ad un paese civilmente avanzato.

Eppure, a fronte della mancanza di elettrificazione della rete ferroviaria, della lontananza e difficile raggiungibilità degli aeroporti più vicini e dell'assenza di un'alternativa portuale, la principale arteria di comunicazione resta la S.S. 106: un tragico paradosso che ha reso e rende sempre più isolata la costa ionica calabrese dall'Italia e dall'Europa.

Potenziare le reti infrastrutturali, adeguare le vie di comunicazione agli *standard* della mobilità europea darebbe senz'altro il via al superamento dell'isolamento dell'intero comprensorio ionico calabrese, instaurando le condizioni necessarie ed indispensabili per un futuro sviluppo turistico, economico e sociale.

E invece la Calabria - se si esclude il Molise - è la regione che ha avuto il calo demografico maggiore in un Sud già generalmente colpito dal fenomeno, con un aumento del fenomeno dell'emigrazione proprio di quella parte più nobile del capitale umano, quei giovani più istruiti che sono alla base del benessere della comunità in cui si innervano.

Il dramma della Calabria, da troppo tempo, è quasi tutto riassumibile nell'impossibilità di spostarsi, quell'azione di annullare lo spazio che ha sempre rappresentato il fattore di successo dei popoli nella loro insopprimibile esigenza di comunicare. Un'impossibilità che ha mortificato l'aspirazione del popolo calabrese di essere comunità, rendendo fragile e fuori dalla storia la sua rete produttiva e impedendone la crescita culturale. Un circolo vizioso la cui immediata conseguenza è stata l'accentuarsi del suo spopolamento; quella mediata, e pure facilmente percepibile, l'esclusione dalla modernità.

È da questi motivi che nasce la proposta di una Commissione parlamentare di inchiesta sul tratto calabrese della strada statale ionica 106; il presente disegno di legge rappresenta solo uno strumento tecnico per porre rimedio ad una clamorosa manchevolezza, una di quelle che insidiano lo spirito di comunità del nostro Paese.

Con l'articolo 1 si istituisce, per la durata di dodici mesi, la Commissione parlamentare di inchiesta sulla verifica della pericolosità e della inadeguatezza strutturale del tratto calabrese della strada statale 106, a cui sono assegnati diversi compiti tra i quali la verifica delle criticità infrastrutturali e la congruità degli interventi, attuati e progettati, di manutenzione ordinaria e straordinaria a carico dell'ANAS S.p.A., delle misure di sicurezza e delle misure relative ai controlli sull'adeguatezza strutturale con particolare riguardo all'alto numero di accessi, spesso abusivi e altamente pericolosi perché fuori controllo e privi di sicurezza, della corrispondenza ai parametri di sicurezza, della congruità dei sistemi di illuminazione specie negli attraversamenti di centri abitati, della corretta messa a norma delle struttura stradale, della pavimentazione e in particolare dei *guard-rail*, della presenza di un numero congruo e sufficiente di attraversamenti pedonali protetti, ovvero di attra-

versamenti sopraelevati o sottopassi, privi di barriere architettoniche, delle condizioni del manto stradale e della sua consistenza e robustezza nel sopportare alti volumi di traffico; l'accertamento di responsabilità pubbliche nel controllo dell'arteria stradale e delle responsabilità oggettive, della sussistenza di irregolarità da parte della pubblica amministrazione centrale e periferica e dei soggetti pubblici e privati preposti alla manutenzione, alla tutela, alla garanzia e all'incolumità pubblica e in particolare della esistenza di eventuali responsabilità in merito agli interventi effettuati nell'ultimo quindicennio relativamente all'assegnazione di appalti, alla presenza di eventuali fenomeni di corruzione e concussione ovvero di infiltrazioni della criminalità organizzata che possono aver significativamente compromesso la pubblica sicurezza e infine l'analisi dettagliata della progettazione complessiva, dei progetti realizzati e approvati e delle opere relative al raddoppio della statale ionica 106 e in particolare del corridoio ionico «Taranto-Sibari-Reggio Calabria» accertando la regolarità degli appalti e dei sub appalti correlati e verificando il rispetto dei tempi di realizzazione e le cause delle sospensioni dei lavori, la corrispondenza tra i progetti approvati e le opere realizzate in particolare sotto il profilo della qualità dei materiali utilizzati ai fini dell'adeguatezza strutturale e del rispetto delle regole riguardanti la sicurezza e l'incolumità pubblica.

Con l'articolo 2 si definisce la composizione della Commissione e le modalità di nomina dei membri. Con l'articolo 3 si disciplina la delicata questione della richiesta di atti e documenti anche se coperti dal segreto e relativi a procedimenti da parte dell'autorità giudiziaria. Con l'articolo 4 si prevede che per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni previste dagli articoli da 366 a 372 del codice penale. Infine con l'articolo 5 si disciplina l'attività e il funzionamento della Commissione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione e funzioni della Commissione)

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, per la durata di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, una Commissione parlamentare di inchiesta sulla verifica della pericolosità e della inadeguatezza strutturale del tratto calabrese della strada statale 106, di seguito denominata «Commissione», con i seguenti compiti:

a) verificare, alla luce del consistente numero di vittime e di feriti certificati dai dati ACI-ISTAT causati da incidenti stradali, le criticità infrastrutturali e la congruità degli interventi, progettati e attuati, di manutenzione ordinaria e straordinaria a carico dell'ANAS S.p.A.;

b) verificare le misure di sicurezza e le misure relative ai controlli sull'adeguatezza strutturale e sulla circolazione stradale con particolare riguardo all'alto numero di accessi, spesso abusivi e altamente pericolosi perché fuori controllo e privi di sicurezza;

c) verificare la corrispondenza ai parametri di sicurezza ed in particolare le dimensioni minime necessarie a sopportare alti volumi di traffico che variano in base alle stagioni; la congruità dei sistemi di illuminazione specie negli attraversamenti di centri abitati; la corretta messa a norma della struttura stradale, della pavimentazione e in particolare dei *guard-rail*; la presenza di un numero congruo e sufficiente di attraversamenti pedonali protetti ovvero di attraversamenti sopraelevati o sottopassi privi di barriere architettoniche; le condizioni del manto stradale, nonché la sua consistenza e robustezza nel sopportare alti volumi di traffico;

d) verificare eventuali responsabilità pubbliche nel controllo della strada e le responsabilità oggettive riconducibili alle condizioni della strada con particolare riferimento alle inadeguatezze nella gestione dei livelli di traffico e alle carenze oggettive dei sistemi complessivi di viabilità e sicurezza;

e) accertare l'eventuale sussistenza di irregolarità da parte della pubblica amministrazione centrale e periferica e dei soggetti pubblici e privati preposti alla manutenzione della strada e alla tutela dell'incolumità pubblica sotto qualsiasi aspetto di intervento attivo, di controllo, di sorveglianza e sanzionatorio;

f) compiere una analisi dettagliata della progettazione complessiva, dei progetti realizzati e approvati e delle opere relative al raddoppio della statale ionica 106 e in particolare del corridoio ionico «Taranto-Sibari-Reggio Calabria» accertando la regolarità degli appalti e dei subappalti correlati e verificando il rispetto dei tempi di realizzazione e le cause delle sospensioni dei lavori, la corrispondenza tra i progetti approvati e le opere realizzate, in particolare sotto il profilo della qualità dei materiali utilizzati ai fini dell'adeguatezza strutturale e del rispetto delle regole riguardanti la sicurezza e l'incolumità pubblica;

g) accertare la sussistenza di eventuali responsabilità in merito agli interventi effettuati nell'ultimo quindicennio relativamente all'assegnazione di appalti, alla presenza di eventuali fenomeni di corruzione e concussione, ovvero di infiltrazioni della criminalità organizzata che possono aver significativamente compromesso la pubblica sicurezza.

2. La Commissione riferisce al Parlamento con singole relazioni o con relazioni generali e ogniqualvolta ne ravvisi la necessità e comunque al termine dei suoi lavori.

3. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria. La Com-

missione non può adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venti senatori e venti deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati, in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo esistente in almeno un ramo del Parlamento. I componenti della Commissione dichiarano alla Presidenza della Camera di appartenenza se nei loro confronti sussista una delle condizioni indicate nella proposta di autoregolamentazione avanzata, con la relazione approvata nella seduta del 29 aprile 2014, dalla Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere, istituita dalla legge 19 luglio 2013, n. 87.

2. Il Presidente del Senato della Repubblica e il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei suoi componenti, convocano la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

3. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto dai componenti della Commissione a scrutinio segreto. Per l'elezione del presidente è necessaria la maggioranza assoluta dei componenti della Commissione; se nessuno riporta tale maggioranza si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggiore numero di voti. In caso di parità di voti è pro-

clamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

4. Per l'elezione, rispettivamente, dei due vicepresidenti e dei due segretari, ciascun componente della Commissione scrive sulla propria scheda un solo nome. Sono eletti coloro che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti si procede ai sensi del comma 3.

5. Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 si applicano anche per le elezioni suppletive.

Art. 3.

(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione può ottenere copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti dal segreto. In tale ultimo caso la Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare la trasmissione di copia degli atti e documenti richiesti con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria. Il decreto ha efficacia per sei mesi e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. Il decreto non può essere rinnovato o avere efficacia oltre la chiusura delle indagini preliminari.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

3. Il segreto funzionale riguardante atti e documenti acquisiti dalla Commissione in riferimento ai reati di cui agli articoli 416 e 416-bis del codice penale non può essere

opposto ad altre Commissioni parlamentari di inchiesta.

Art. 4.

(Audizioni a testimonianza)

1. Ferme le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni previste dagli articoli da 366 a 372 del codice penale.

Art. 5.

(Organizzazione dei lavori)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari.

2. La Commissione può avvalersi di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie, di soggetti interni ed esterni all'amministrazione dello Stato autorizzati, ove occorra e con il loro consenso, dagli organi a ciò deputati e dai Ministeri competenti.

3. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dai Presidenti delle Camere, d'intesa tra loro.

4. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento della Commissione sono posti per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

5. La Commissione cura l'informatizzazione dei documenti acquisiti e prodotti nel corso della propria attività.

