



---

Assemblea

**RESOCONTO STENOGRAFICO  
ALLEGATI**

**ASSEMBLEA**

461<sup>a</sup> seduta pubblica  
martedì 9 giugno 2015

Presidenza del presidente Grasso,  
indi della vice presidente Lanzillotta  
e del vice presidente Gasparri

## INDICE GENERALE

*RESOCONTO STENOGRAFICO . . . . .* Pag. 5-57

*ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) . . . . .* 59-116

## I N D I C E

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE .....	Pag. 5
FALANGA (CRi) .....	5
Verifiche del numero legale .....	5

## PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO .....

6

## SULLE MODALITÀ DI COMPOSIZIONE DELLE COMMISSIONI PERMANENTI

PRESIDENTE .....	6, 7
MUSSINI (Misto-MovX) .....	6, 7

## DISEGNI DI LEGGE

## Discussione:

(859) SCILIPOTI ISGRÒ. – *Modifiche al codice penale, all'articolo 380 del codice di procedura penale e al codice della strada, in materia di omicidio stradale*

(1357) FALANGA. – *Modifiche al codice penale per l'introduzione dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali*

(1378) MOSCARDELLI ed altri. – *Norme in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali*

(1484) STUCCHI. – *Modifiche agli articoli 589, 590 e 590-bis del codice penale, nonché all'articolo 381 del codice di procedura penale, e introduzione degli articoli 589-bis e 590.1 del codice penale, riguardanti la configurazione del reato per l'omicidio stradale*

(1553) GINETTI. – *Norme in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali (Relazione orale)*

CUCCA (PD), relatore .....	8
LUMIA (PD) .....	12

## SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE .....	Pag. 14
------------------	---------

## DISEGNI DI LEGGE

## Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553:

STEFANI (LN-Aut) .....	14
ORELLANA (Misto) .....	16
BORIOLI (PD) .....	18
FALANGA (CRi) .....	20
ALBANO (PD) .....	24

## SALUTO A RAPPRESENTANZE DI STUDENTI

PRESIDENTE .....	26
------------------	----

## DISEGNI DI LEGGE

## Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553:

SCILIPOTI ISGRÒ (FI-PdL XVII) .....	26
PEZZOPANE (PD) .....	28
TOSATO (LN-Aut) .....	30
CANDIANI (LN-Aut) .....	31
DE CRISTOFARO (Misto-SEL) .....	33
GIOVANARDI (AP (NCD-UDC)) .....	36
LIUZZI (CRi) .....	39
CAPPELLETTI (M5S) .....	40, 41
AIROLA (M5S) .....	41, 42

## SALUTO AL CONSIGLIO COMUNALE DEI RAGAZZI DEL PROGETTO «CRESCERE CITTADINI» (ALESSANDRIA)

PRESIDENTE .....	42
------------------	----

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori, Riformisti italiani: CRi; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Libertà e Autonomia-noi SUD, Movimento per le Autonomie, Nuovo PSI, Popolari per l'Italia, Italia dei Valori, Vittime della Giustizia e del Fisco): GAL (GS, LA-nS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Federalismo Autonomie e Libertà: Misto-FAL; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL; Misto-Verdi: Misto-Verdi.

**DISEGNI DI LEGGE****Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553:**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 43, 45, 46 e <i>passim</i>
LO MORO (PD) . . . . .	43
MALAN (FI-PdL XVII) . . . . .	45, 46
FILIPPI (PD) . . . . .	48
CUCCA (PD), relatore . . . . .	51

**PARLAMENTO IN SEDUTA COMUNE**

Convocazione . . . . .	54
------------------------	----

**INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO**

LO GIUDICE (PD) . . . . .	54
* PAGLIARI (PD) . . . . .	55

**ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 10 GIUGNO 2015 . . . . .**

56

**ALLEGATO B****INTERVENTI**

Testo integrale della relazione del senatore Cucca sul disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553 . . . . .	59
--	----

**CONGEDI E MISSIONI . . . . .**

68

**COMMISSIONI PERMANENTI**

Variazioni nella composizione . . . . .	68
---	----

**COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI**

Ufficio di Presidenza . . . . .	68
---------------------------------	----

**INSINDACABILITÀ**

Richieste di deliberazione . . . . .	68
--------------------------------------	----

**DISEGNI DI LEGGE**

Trasmissione dalla Camera dei deputati . . . . .	69
Annunzio di presentazione . . . . .	69

Assegnazione . . . . .	Pag. 69
------------------------	---------

Presentazione del testo degli articoli . . . . .	70
--	----

**GOVERNO**

Trasmissione di atti per il parere . . . . .	71
--	----

Trasmissione di atti e documenti . . . . .	71
--	----

**GARANTE DEL CONTRIBUENTE**

Trasmissione di atti . . . . .	72
--------------------------------	----

**GARANTE PER L'INFANZIA E L'ADOLESCENZA**

Trasmissione di atti . . . . .	72
--------------------------------	----

**CORTE COSTITUZIONALE**

Trasmissione di sentenze . . . . .	73
------------------------------------	----

**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti . . . . .	73
--	----

Trasmissione di documentazione . . . . .	74
--	----

**CONSIGLI REGIONALI E DELLE PROVINCE AUTONOME**

Trasmissione di voti . . . . .	74
--------------------------------	----

**MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Apposizione di nuove firme a mozioni, interpellanze e interrogazioni . . . . .	74, 75
--	--------

Mozioni . . . . .	75
-------------------	----

Interpellanze . . . . .	81
-------------------------	----

Interrogazioni . . . . .	85
--------------------------	----

Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento . . . . .	95
---	----

Interrogazioni da svolgere in Commissione . . . . .	116
---	-----

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del presidente GRASSO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,32*).  
Si dia lettura del processo verbale.

PETRAGLIA, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 4 giugno.*

#### Sul processo verbale

FALANGA (*CRi*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALANGA (*CRi*). Signor Presidente, chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

#### Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

*(La richiesta risulta appoggiata).*

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

*(Segue la verifica del numero legale).*

Il Senato è in numero legale.

### **Ripresa della discussione sul processo verbale**

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

**È approvato.**

### **Comunicazioni della Presidenza**

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### **Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico**

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 16,36*).

### **Sulle modalità di composizione delle Commissioni permanenti**

MUSSINI (*Misto-MovX*). Domando di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSINI (*Misto-MovX*). Signor Presidente, recentemente questo Senato è stato interessato da una discussione che riguardante la composizione delle varie Commissioni permanenti. Con una decisione presa da lei, signor Presidente, in riferimento agli articoli del Regolamento e all'interpretazione data nel 2011 dalla Giunta per il Regolamento, è stato impedito alla sottoscritta di partecipare, come membro permanente, ai lavori della 7<sup>a</sup> Commissione, in quanto risultante allora composta da senatori in un numero tale per cui la Presidenza ha rilevato che avrebbero potuto esserci scompensi e squilibri tra maggioranza e opposizione rispetto ai numeri corrispondenti nell'Assemblea.

Osservo che, nel frattempo, la senatrice D'Onghia è stata sostituita proprio oggi dal senatore Davico. Osservo anche che è stata aggiunta la senatrice Merloni, come rappresentante aggiunto e non sostituito per il Gruppo per le Autonomie, portando, quindi, il numero dei membri della Commissione permanente a ventisei, di cui quindici di maggioranza e undici di opposizione.

Siccome stiamo affrontando un provvedimento sicuramente molto importante per la Commissione istruzione, che tra l'altro ha visto, proprio oggi, un'espressione di parere non del tutto favorevole da parte della Commissione affari costituzionali, vorrei capire, signor Presidente, che cosa devo pensare adesso, io che sono stata esclusa dalla Commissione istruzione, dopo che in questa Commissione è stata creata una supermaggioranza in una proporzione veramente sorprendente: 15 a 11, quando all'epoca era di 14 a 12 e si supponeva che il senatore Di Maggio avrebbe potuto non corrispondere agli intenti del Governo e che quindi nella Commissione ci sarebbe stata di fatto una parità di 13 a 13. Io la pregherei, prima che si passi al voto degli emendamenti in Commissione, di risolvere questa questione, perché a questo punto mi domando quale potrebbe essere la riflessione all'esterno di quest'Aula e quale potrebbe...

PRESIDENTE. Senatrice, la posso interrompere? Chiaramente, il problema è alla massima attenzione della Presidenza. Quella decisione valeva nel momento in cui è stata presa e nella situazione che lei stessa ha rappresentato, quella cioè di una parità tra maggioranza e opposizione; naturalmente, ciò non toglie che, mutate le circostanze, si può procedere a una rivalutazione. Questo è quindi ovvio, se oggi la situazione è mutata.

Vorrei altresì precisare che non c'era niente di personale, perché il suo Capogruppo poteva certamente sostituire un componente della Commissione con la senatrice Mussini. Il problema, quindi, era questo, e non era personalizzato sulla senatrice Mussini. Ribadisco comunque che, mutate le condizioni, si possono avanzare nuovamente delle istanze di assegnazione.

MUSSINI (*Misto-MovX*). Sì, non vorrei sentirmi dire a questo punto...

PRESIDENTE. Faccia fare l'istanza al suo Capogruppo e avrà la risposta che è giusto che ci sia ai sensi del Regolamento.

#### **Discussione dei disegni di legge:**

**(859) SCILIPOTI ISGRÒ. – Modifiche al codice penale, all'articolo 380 del codice di procedura penale e al codice della strada, in materia di omicidio stradale**

**(1357) FALANGA. – Modifiche al codice penale per l'introduzione dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali**

**(1378) MOSCARDELLI ed altri. – Norme in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali**

**(1484) STUCCHI.** – *Modifiche agli articoli 589, 590 e 590-bis del codice penale, nonché all'articolo 381 del codice di procedura penale, e introduzione degli articoli 589-bis e 590.1 del codice penale, riguardanti la configurazione del reato per l'omicidio stradale*

**(1553) GINETTI.** – *Norme in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali*

*(Relazione orale) (ore 16,41)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge nn. 859, 1357, 1378, 1484 e 1553, nel testo unificato proposto dalla Commissione.

Il relatore, senatore Cucca, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

CUCCA, *relatore*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, preannuncio che la complessità del tema mi imporrà di consegnare il testo completo della relazione affinché sia allegato al Resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza in tal senso.

CUCCA, *relatore*. La ringrazio, signor Presidente. È tuttavia necessario svolgere alcune considerazioni.

Il disegno di legge approvato quale testo unificato dalla Commissione giustizia giunge in Aula dopo un intenso lavoro di discussione e di confronto serrato su un tema estremamente importante sul quale una decisione era attesa praticamente da tutti. Poiché il tempo è tiranno, desidero ringraziare da subito, a prescindere dall'esito finale della discussione, tutti i colleghi della 2<sup>a</sup> Commissione che hanno dato un importante contributo alla stesura del testo proposto all'Aula; mi sia altresì consentito un ringraziamento non di maniera anche ai funzionari della 2<sup>a</sup> Commissione, dottor Cavallucci e dottor Smurra, per le elevatissime professionalità e competenza con cui hanno supportato i lavori della Commissione stessa e, se mi consentite, anche per la pazienza con cui hanno sopportato la mia persona.

Con la sua approvazione, il Senato introduce e disciplina i reati di omicidio stradale e nautico e di lesioni personali stradali e nautiche e dà finalmente risposta a un'esigenza di giustizia estremamente diffusa nell'opinione pubblica, di fronte al ripetersi incessante di tragici episodi di sinistri stradali determinati soprattutto da soggetti che si mettono alla guida di veicoli a motore sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, cagionando la morte o lesioni a persone incolpevoli, che spesso casualmente si trovavano nel posto sbagliato nel momento sbagliato. Si dà quindi inoltre risposta anche a quelle vicende relative a fattispecie molto ricorrenti di violazione delle norme del codice della strada.



Di fronte al fatto che il sistema vigente troppo spesso non è stato capace di offrire sanzioni adeguate alla gravità dei fatti, si è diffusa nell'opinione pubblica la necessità di un nuovo sistema sanzionatorio che, da un lato, punisca con pene adeguate i responsabili di fatti così gravi, impedendo anche che essi possano rimettersi alla guida poco dopo il verificarsi dell'evento. Dall'altro lato, si è diffusa l'esigenza che il nuovo sistema svolga anche un efficace ruolo di deterrenza e di prevenzione.

Al riguardo, tuttavia, mi preme sottolineare che, quando il provvedimento entrerà in vigore, il percorso non potrà considerarsi concluso. In questa sede è infatti necessario sottolineare che rimane la necessità che si svolga una adeguata opera di prevenzione ed educazione che induca finalmente il cittadino a comprendere che le norme dettate dal codice della strada non sono norme di serie B ma, anzi, sono norme il più delle volte dettate dall'esigenza della salvaguardia dell'incolumità personale ed altrui.

Si tratta, in sostanza, di far comprendere a tutti che mettersi alla guida di un veicolo su una strada pubblica equivale ad impugnare un'arma, il cui uso sconsiderato può provocare effetti letali, pur in presenza della massima perizia nel suo utilizzo. In questo senso, auspico pure che, oltre a una capillare campagna di sensibilizzazione e di educazione, vengano incrementati i controlli da parte delle Forze di polizia.

È necessario altresì fare presente fin da subito che sono stati proposti diversi emendamenti che prevedono lo stralcio, o meglio la soppressione della parte del testo che prevede l'omicidio nautico. In effetti, i testi originari dei disegni di legge prevedevano solo la figura dell'omicidio stradale, e solo successivamente è stata introdotta anche quella dell'omicidio nautico.

A parere del sottoscritto, ma sarà poi l'Assemblea a decidere l'esito di quegli emendamenti, l'accoglimento della proposta di soppressione della parte riguardante la nautica potrebbe essere utile, dato che il Senato, nel novembre 2014, aveva già approvato il disegno di legge delega per il riordino del codice della nautica da diporto, attualmente all'esame della Camera dei deputati. In tal modo, si potrebbe ottenere il risultato di un provvedimento più agile e snello e inquadrato nel sistema della circolazione stradale, regolato dal codice della strada, lasciando sempre, al fine di ottenere una corretta inquadratura sistematica, che le figure dell'omicidio nautico siano previste e regolate dall'emanando codice della nautica da diporto, evidentemente con l'auspicio che esso venga approvato nei tempi più brevi possibili, in maniera tale da dare anche continuità al percorso che noi oggi stiamo tracciando.

Non mi soffermerò sul contenuto degli articoli, se non in maniera breve. Nel merito, è opportuno sottolineare che all'articolo 1 si introduce la figura autonoma del cosiddetto omicidio stradale e nautico, attualmente, sempre inquadrata nell'ambito della colpa, punito con la reclusione da otto a dodici anni, quando esso sia compiuto da persona che si metta alla guida in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Nell'ipotesi in cui l'omicidio sia stato cagionato mediante la commissione delle condotte imprudenti citate nel suddetto articolo (perché ne vengono enucleate delle altre, con una pena inferiore, punita da sette a dieci anni), in tutti questi casi, quando l'omicidio sia stato cagionato mediante la commissione di questa condotta, ma la morte non sia esclusiva conseguenza dell'azione o omissione dell'agente, la pena è diminuita.

L'ultimo comma del nuovo articolo codicistico prevede un aumento della pena nel caso in cui il conducente provochi la morte di più persone. In tali casi si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse, aumentata fino al triplo, ma con il limite massimo di diciotto anni.

Si novella poi l'articolo 590-*bis* del codice penale, che egualmente prevede una figura autonoma delle lesioni personali stradali e che è speculare all'articolo 589-*bis*, che introduce l'omicidio stradale. Vengono previsti anche degli aumenti di pena, qualora le lesioni siano gravi o gravissime. Di contro, quando le lesioni sono lievi, le pene vengono diminuite.

Discorso a parte merita il caso della fuga, che è quello che più coinvolge e interessa le vicende delle quali ci stiamo occupando, perché spessissimo i conducenti dei veicoli coinvolti si danno alla fuga e vanno via. In questo caso, sempre perché il provvedimento possa spiegare un effetto di deterrenza e prevenzione, si è previsto d'introdurre una circostanza aggravante nel caso appunto in cui il conducente si dia alla fuga. Ovviamente, il sensibile aumento della pena nei confronti del responsabile del sinistro che venga individuato dopo essersi dato alla fuga rende più rischioso scappare.

Il nuovo articolo 590-*quater* del codice penale tratta della comparazione e del computo delle circostanze e stabilisce un divieto di equivalenza o prevalenza delle concorrenti circostanze attenuanti che siano diverse da quelle di cui agli articoli 98 (fatto commesso da un minore imputabile) e 114 del codice penale (contributo di minima importanza del concorrente nel reato). Al di fuori di queste ipotesi, non è prevista la comparazione, quindi è stabilito il divieto di equivalenza o prevalenza delle circostanze attenuanti. È previsto inoltre, con l'articolo 590-*quinquies*, che alla condanna ovvero alla sentenza di patteggiamento consegue la revoca della patente di guida e di quella nautica.

Con riguardo all'omicidio stradale e nautico, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida, dopo che gli sia stata revocata, ma che per effetto per esempio della riabilitazione sia venuto meno l'effetto della revoca: nel provvedimento si stabilisce che l'interessato non possa conseguire nuovamente la patente sostenendo il nuovo esame di guida prima che sia decorso un limite di tempo che va dai quindici ai trent'anni, a seconda dei casi e delle circostanze specifiche nelle quali l'evento si è determinato. Altrettanto accade, nello stesso sistema di revoca della patente e quindi d'impossibilità di conseguirla, per quanto riguarda le lesioni personali stradali: il termine, in questo caso, va da cinque sino a dodici anni.

Il tema della revoca della patente è stato estremamente discusso ed ha aperto un profondo dibattito sia in Commissione sia nei mezzi di comunicazione. Si è parlato diffusamente del cosiddetto ergastolo della patente, la cui introduzione era stata richiesta da molti. Senonché, tale misura non avrebbe potuto conciliarsi con i principi del nostro sistema, peraltro recepiti anche da numerose sentenze della Corte europea, che non ammettono provvedimenti definitivi o più comunemente perpetui: essi non passerebbero al vaglio della legittimità costituzionale. Si pensi appunto a questo: lo stesso ergastolo, quale pena principale, è ammesso soltanto perché è espressamente previsto che, con il decorso del tempo e la concomitanza di altri requisiti oggettivi e soggettivi, il condannato possa comunque riacquistare la libertà. Nel caso che ci occupa, come ho detto, con la concessione della riabilitazione, anche l'eventuale ergastolo della patente cesserebbe i propri effetti e l'interessato potrebbe conseguire la nuova patente di guida.

Per ovviare a questi inconvenienti, la Commissione ha preferito stabilire la misura della revoca della patente associandola tuttavia all'impossibilità di sostenere un nuovo esame per il suo conseguimento prima che sia trascorso, come ho già detto, un determinato lasso di tempo (che va da quindici a trent'anni, nel caso dell'omicidio stradale, e da cinque a dodici anni nel caso delle lesioni stradali gravi o gravissime). In tal modo, si è introdotto un sistema estremamente rigoroso, ma soprattutto certo, per evitare che chi si rende responsabile di fatti tanto gravi, dopo un breve periodo, possa rimettersi alla guida di un veicolo.

L'articolo 3 contiene modifiche di coordinamento al codice penale, mentre l'articolo 4 del disegno di legge reca modifiche in materia di operazioni peritali e di prelievo coattivo di campioni biologici. Questa è un'altra novità, un principio assolutamente innovativo introdotto dalla norma, che prevede che chi si rifiuta di sottoporsi agli esami per stabilire lo stato d'ebbrezza alcolica o di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sia coattivamente sottoposto ai prelievi biologici per gli accertamenti. Ovviamente, si rispettano i diritti di difesa mediante tutti gli accorgimenti già previsti nel nostro sistema del codice di procedura penale. In questo modo avremo però la possibilità di effettuare gli accertamenti e di non consentire a chi si rende responsabile di tali reati di sottrarsi agli stessi, rendendo quindi vana la norma.

L'articolo 5 del disegno di legge reca modifiche di coordinamento al codice di procedura penale. In primo luogo, il comma 1, alla lettera *a*), inserisce un'ulteriore lettera all'articolo 380, comma 2, del codice di procedura, prevedendo l'arresto obbligatorio in flagranza nel caso di omicidio stradale, mentre per quanto riguarda il delitto di lesioni colpose stradali è previsto l'arresto facoltativo.

Le disposizioni successive recano norme di coordinamento con il codice della strada. A questo riguardo voglio confermare che si è resa evidente la necessità di un'adeguata revisione anche delle norme del codice della strada che – voglio ripeterlo – è già in discussione presso l'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato. In questo senso sarà necessario svolgere

anche un'opera di coordinamento tra il nuovo sistema che si sta introducendo nel codice penale con il provvedimento in esame e le ipotesi sanzionatorie previste dal codice della strada, anche dopo la riforma. Nella normativa in esame c'è già una previsione riguardante il codice della strada, la quale stabilisce che, nel caso di omicidio stradale, la patente venga sospesa con provvedimento prefettizio fino a cinque anni e che tale termine possa essere anche raddoppiato fino a dieci, nel caso sia intervenuta una sentenza non definitiva di condanna, al fine di evitare che – come purtroppo accade abbastanza sovente – il responsabile di fatti tanto gravi si possa rimettere alla guida in tempi brevi. Una volta che la sentenza sarà diventata definitiva scatteranno le sanzioni e le pene di cui ho parlato in precedenza, ovvero la revoca della patente e l'impossibilità di sostenere un nuovo esame prima che sia decorso un determinato lasso di tempo. L'articolo 7, infine, dispone l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il provvedimento di cui ci occupiamo è di estrema importanza come ho già avuto modo di dire, perché è atteso da tanto tempo e in troppi avevano ormai perso la speranza che esso venisse mai approvato. Evidenzio dunque l'importanza di tale tema e la condivisione diffusa con cui è stato trattato: tengo ancora a sottolineare questo aspetto, perché da parte di tutte le forze politiche in Commissione, pur con sfumature diverse, che sono assolutamente fisiologiche, era sentita l'esigenza di dare a tutta questa materia un nuovo inquadramento e credo che, con questo provvedimento, stiamo dando una risposta all'esigenza di giustizia diffusa. Auspico quindi che il provvedimento venga approvato nei tempi più brevi possibili. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Lumia. Ne ha facoltà.

LUMIA (*PD*). Signor Presidente, questo è un momento importante della vita parlamentare. È uno di quei momenti in cui il Parlamento si mette in sintonia con il Paese e si apre alle istanze migliori, che sono giunte da tante realtà, dalle famiglie e dalle associazioni.

Collegli, l'assenza della previsione del reato di omicidio stradale ha causato un immenso dolore nella nostra società. Ci sono tante vite spezzate, che non sono state mai adeguatamente valutate in termini di rigorosa giustizia, con costi umani e sociali notevolissimi e – perché no? – anche con elevatissimi economici. Ecco perché da più parti si è levato un grido di dolore forte e intenso, ma che è stato accompagnato anche da suggerimenti progettuali interessanti. Ha fatto bene il Parlamento a rompere gli indugi e a non nascondersi dietro alcuni *cliché* e ad alcuni istituti classici del nostro diritto penale, soprattutto in materia di colpa. Esso ha saputo trovare, senza sfigurare il nostro codice, le soluzioni più moderne e adeguate per affermare che l'omicidio stradale deve trovare piena cittadinanza all'interno del nostro sistema penale e codicistico.

Ringrazio il relatore e tutti i Gruppi per l'attenzione e per il lavoro certosino con il quale si è scavato al fine di individuare le migliori soluzioni tecniche e convergere con le associazioni e con l'opinione pubblica che, nel frattempo, incalzavano perché si potesse procedere velocemente.

Finalmente abbiamo individuato le soluzioni più adeguate, con l'introduzione nel codice penale, all'articolo 589-*bis*, del nuovo reato di omicidio stradale e nautico. In questo modo, cari colleghi, sarà possibile evitare che si determini quella situazione scandalosa per la quale finora chiunque uccideva qualcuno per guida in stato di ebbrezza, o addirittura sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, oppure facendo manovre particolarmente pericolose, spericolate o indegne, rischiava di incorrere nella pena minima di due anni di reclusione, per cui di fatto non vedeva il carcere. Questo ora non sarà più possibile.

Cari colleghi, il messaggio ai cittadini è molto chiaro: chi è in condizione di passività, in stato di alterazione per l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope non deve guidare. Nel caso in cui una persona in tali condizioni si ponga ugualmente alla guida e produca un danno, cagionando lesioni gravi o addirittura la morte di una persona, sarà sottoposto a norme rigorosissime: per quanto riguarda specificamente l'ipotesi dell'omicidio colposo, è prevista la pena della reclusione da otto a dodici anni. Allo stesso modo, chi è in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o chi ha fatto un uso smodato di alcol non deve mettersi alla guida: nel caso in cui, ponendosi alla guida, cagioni lesioni o la morte di qualcuno, sarà sottoposto a sanzioni penali severe. Nel caso dell'omicidio colposo, anche in questa ipotesi è prevista la pena della reclusione da otto a dodici anni.

Collegli, con le norme che stiamo esaminando si interviene anche contro coloro che, esercitando professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose, si pongano alla guida con uno stato di ebbrezza alcolica – con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro in questo caso – o in una condizione di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. In questa ipotesi la pena della reclusione per omicidio colposo va da sette a dieci anni.

Come diceva poco fa il relatore, cari colleghi, si è intervenuto altresì nei confronti di chi cagiona danni alla vita delle persone, con lesioni anche gravi, attraverso l'utilizzo dei mezzi nautici. Sul punto c'è stata una discussione in Commissione che ha portato ad inserire una disciplina specifica nel testo in discussione oggi in Aula. Naturalmente ci sarà la possibilità di valutare meglio la questione, intervenendo anche su alcuni emendamenti: infatti, essendo in corso una riscrittura del codice della navigazione, è necessario raccordare il nostro lavoro con quello che, soprattutto alla Camera, si sta portando avanti, per evitare sovrapposizioni e fare in modo che il Parlamento nel suo insieme sappia dare sistematicità ed organicità al proprio intervento. Sarà dunque sottoposta all'attenzione del Parlamento – in questo caso dell'Aula del Senato – la possibilità di mantenere o mettere da parte nel provvedimento in esame il riferimento al diritto nautico.

Colleghi, gli interventi si sono indirizzati anche a fare in modo che vi sia finalmente una risposta molto seria alla fuga, vale a dire a quell'atteggiamento vigliacco, ma spesso anche voluto e cinico di chi pensa che, attraverso la fuga, si possano addirittura o paradossalmente avere dei benefici, vista la natura del nostro codice. Questo non sarà più possibile: è stato previsto infatti un combinato disposto per dire chiaramente a chi fugge, a chi non assiste e non interviene, facendo il proprio dovere di cittadino responsabile, che sarà soggetto a pene severissime.

Si è intervenuto anche sulle pene accessorie: mi riferisco, in particolare, alla sospensione della patente, intorno alla quale si è svolta una discussione molto laboriosa. Da questo punto di vista ci si è dovuti muovere anche tenendo conto dei vincoli costituzionali che abbiamo di fronte, senza naturalmente far riferimento al vincolo costituzionale per avere un atteggiamento remissivo. La soluzione che è stata trovata prevede la revoca e la sospensione della patente, con la necessità di sottoporsi a nuovi esami per poterla riacquistare, con tempi molto lunghi e rigorosi: si può arrivare in alcune situazioni fino a trent'anni.

Pertanto, anche da questo punto di vista viene lanciato un messaggio molto chiaro e netto. Ecco perché, onorevoli colleghi, la discussione svolta in Senato e conclusasi il 20 maggio, la capacità di mettere insieme i cinque testi dei disegni di legge, la disponibilità ad individuare le migliori soluzioni sono una risorsa per questa Assemblea perché consentono di qui a poche ore di arrivare finalmente all'approvazione del testo e di trasmettere alla Camera dei deputati un lavoro ben fatto, in grado di diventare legge al più presto e di poter dire che il Parlamento si è messo in sintonia con la società, ha ascoltato il dramma e il dolore di molte famiglie e dice chiaramente agli italiani che si volta pagina perché la guida deve diventare responsabile e chi non si sottopone a questa responsabilità incorrerà nei rigori della legge, una legge severa, puntigliosa e precisa, in grado di raggiungere i migliori risultati.

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. Colleghi, rivolgiamo un saluto alle studentesse e agli studenti del corso di diritto parlamentare presso il dipartimento di giurisprudenza dell'Università di Siena che seguono i nostri lavori. *(Applausi)*.

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553 (ore 17,05)**

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Stefani. Ne ha facoltà.

STEFANI *(LN-Aut)*. Grazie, signor Presidente.

Alex, 2 giugno 2011, Vicenza: morto a ventiquattro anni a causa di un altro ragazzo che guidava la propria vettura in stato di ebbrezza e con-

tromano. Nell'arco di ventiquattro ore, colpita da un dolore insuperabile, la madre si suicida.

Il ragazzo che ha provocato l'incidente, ad oggi, è stato condannato in primo grado a tre anni e otto mesi ed è in fase di impugnazione e attualmente ha scontato solo venti giorni di arresti domiciliari. Alla fine, forse, ha subito solo l'oltraggio di essere condotto in manette al momento dell'arresto.

Ma questo caso, il caso di Alex, non è nient'altro che uno fra i mille che sono stati registrati fra il 2008 e il 2012: su 35.000 sinistri provocati da conducenti alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono stati registrati 1.000 morti e 35.000 feriti.

Dopo anni, arriviamo in quest'Aula a discutere del reato di omicidio stradale. Forse un po' in ritardo. Abbiamo cominciato a parlarne l'estate scorsa in Commissione dove sono state svolte anche delle audizioni, ma il provvedimento giunge solo ora all'esame dell'Aula del Senato quando, a nostro avviso, poteva essere affrontato prima e, probabilmente, con la stessa metodologia. È un ritardo che offende le vittime della strada. Basti pensare al caso del ragazzo vicentino che ho appena menzionato; certamente, il responsabile della morte di Alex non subirà la condanna in conseguenza dell'approvazione di questo provvedimento.

Episodi come questo si verificano quotidianamente, gravissimi drammi che qualcuno potrebbe liquidare dicendo che si è trattato di una disattenzione, o che forse si è bevuto un bicchiere di birra o di whisky, ma quei bicchieri hanno provocato una morte ed è difficile che i familiari, gli amici possano capire, tollerare, perdonare un fatto come questo.

In Italia forse è mancata una cultura della criminalità stradale.

Nella mia professione di avvocato ho assistito a processi per omicidi colposi con guida in stato di ebbrezza e, credetemi, le pene attualmente sono molto lievi. Effettivamente, con il provvedimento in esame forse si può arrivare a conseguenze serie, non solo per il gusto punitivo, per pura voglia di vendetta: chi è abituato a mettersi al volante in stato di ebbrezza o quando sa di aver bevuto, non lo deve più fare. Deve essere previsto un divieto assoluto per cui chi guida non deve bere. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut)*.

Questo forse appartiene ad altre culture. Ma in Italia? Questo fenomeno da noi è considerato quasi con permissività. Invece si deve arrivare effettivamente alla tolleranza zero, che per noi dovrebbe valere anche per le pene accessorie. Infatti, il disegno di legge attualmente varato dalla Commissione, che registra aspetti altamente positivi, a nostro avviso avrebbe dovuto prevedere effetti punitivi ancora maggiori, soprattutto sotto il profilo delle sanzioni amministrative.

Il Gruppo della Lega Nord già da tempo sostiene si debba parlare – anche se la terminologia è poco tecnica – di «ergastolo della patente». Quando qualcuno si mette alla guida in stato di ebbrezza deve sapere che se provoca un sinistro da cui deriva la lesione o la morte di una persona, questo qualcuno non deve guidare mai più nella sua vita. Di fronte ad una norma così, magari qualcuno ci pensa anche prima. L'abbiamo

proposto come emendamento. Il testo attuale prevede sicuramente una revoca della patente ma poi la possibilità di rifare la patente, magari a distanza di quindici, venti o trent'anni, a seconda della casistica. Ebbene, noi riteniamo invece che debba esservi un «no» definitivo nei confronti di chi provoca questo tipo di sinistro. Costui non deve più avere la patente e di fronte a sé deve avere la prospettiva della pena carceraria.

Il Gruppo della Lega Nord, soprattutto nel settore della giustizia, sostiene ampiamente che le pene devono esistere, essere decisamente rigorose e certe. (*Applausi del senatore Candiani*). Dobbiamo dar vita ad un sistema in cui chi commette un reato deve sapere a cosa va incontro e la normativa deve essere applicata con estremo rigore, con estrema serietà e con estrema responsabilità. Solo così potremo magari vedere un mondo migliore. Ricordiamoci, è finito il tempo di fare ricreazione e andare in macchina allo stesso tempo. Ricordiamolo: tolleranza zero.

Vedremo ora se in sede emendativa vi sarà la possibilità di migliorare ulteriormente questo testo che ben venga ma, signori, per il Gruppo della Lega Nord è un po' troppo tardivo. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Orellana. Ne ha facoltà.

ORELLANA (*Misto*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo provvedimento si intende introdurre nel codice penale nuovi reati: omicidio stradale, omicidio nautico, lesioni stradali e lesioni nautiche. Sono reati che vengono commessi ogni giorno in Italia in gran quantità ma, in genere, non sanzionati adeguatamente. L'attuale codice della strada e quello della navigazione sono evidentemente insufficienti.

L'attenzione poi che si ha su questi delitti è altalenante: incidenti particolarmente gravi hanno grande risalto mediatico ma tanti altri, altrettanto meritevoli di attenzione e di condanna passano sotto silenzio. Si tende a pensare così che siano situazioni ineluttabili, che sia stato il destino a uccidere una persona di cui leggiamo distrattamente il nome sul giornale. Invece no. La responsabilità è direttamente imputabile a chi guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti. Non è il fato, non è il caso a uccidere, sono gli uomini con le loro azioni. Ecco le ragioni che ci spingono a inserire questi nuovi reati nel codice penale.

Andando all'esame del testo oggi qui in Aula, questo esame mi porta a considerazioni contrastanti. Da una parte questo testo dovrebbe riuscire a sanzionare in modo significativo chi procura, guidando un veicolo a motore, la morte o lesioni ad altri utenti della strada, e in questo senso dovrebbe e potrebbe diventare un serio deterrente per diffusi stili di guida irresponsabili che non tengono in dovuto conto le possibili e, ahinoi, altamente probabili conseguenze. Da un altro punto di vista però questo testo effettua alcune scelte assolutamente discutibili e che mi auguro nel corso della votazione degli emendamenti verranno modificate.

L'identificazione dei reati di omicidio stradale e di lesioni stradali indica una chiara specificità. Questo aspetto è già di per sé un passo avanti



nel combattere l'uso irresponsabile, ma forse è meglio dire criminale, delle automobili e delle motociclette.

La guida sotto l'influsso dell'alcol o di droghe e la guida a elevatissima velocità sono comportamenti che, con alta probabilità – direi quasi con certezza – potranno produrre conseguenze nefaste. Le sanzioni previste sono però definite con due differenti intervalli di pena: da otto a dodici anni piuttosto che da sette a dieci. Differenze che, dal mio punto di vista, non hanno alcuna ragione di essere. Si distingue infatti fra un tasso alcolemico nel sangue superiore a 1,5 grammi per litro, sanzionato con una pena da otto a dodici anni, e quello fra 0,8 e 1,5 grammi per litro, per cui la sanzione prevista è fra sette e dieci anni; nel primo caso, anche se si scegliessero i riti alternativi, si arriverebbe certamente ad una pena detentiva, nel secondo caso questo non è più certo.

Ribadisco che non concordo assolutamente con questa differenziazione. Ricordo che l'attuale codice della strada vieta di guidare con un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro e che già cinque anni fa con la legge n. 120 del 2010 si erano intraprese azioni per prevenire la guida in stato di ebbrezza. Infatti questa legge del 2010 ha reso obbligatoria dal 13 novembre di quell'anno, per tutti i locali che somministrano alcolici, la cui attività si protrae oltre la mezzanotte, l'esposizione delle tabelle alcolemiche, che a molti di noi sarà capitato di vedere. Le tabelle devono essere affisse all'entrata, all'interno e all'uscita del locale e i gestori dei locali devono tenere a disposizione dei clienti uno strumento per la misurazione del tasso alcolemico. Devono altresì esporre all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica.

Leggendo queste tabelle si evince che con un tasso alcolemico fra 0,9 e 1,5 grammi per litro si ha sensazione di disorientamento e di confusione mentale. Mi domando: vogliamo davvero che chi guida con questi sintomi abbia una pena ridotta?

Nello stesso intervallo fra 0,9 e 1,5 grammi per litro si possono avere – sempre secondo questa tabella – i seguenti sintomi: compromissione della capacità di giudizio e di autocontrollo, comportamenti socialmente inadeguati, linguaggio mal articolato, alterazione dell'equilibrio, compromissione della visione, della percezione di forme, colori e dimensioni. Si tratta, in definitiva, della descrizione di una persona semplicemente ubriaca e per quale ragione dovremmo concedere una pena inferiore se questa persona si mette alla guida e uccide qualcuno? Non leggo la descrizione dei sintomi di chi supera il tasso di 1,5, che è ancora più grave, ma già questa differenziazione fra il superamento degli 0,8 grammi per litro e il superamento di 1,5 grammi per litro del tasso alcolemico la ritengo del tutto fuori luogo.

Un altro aspetto che mi trova fortemente critico è la mancata introduzione della guida distratta dall'uso improprio di apparecchiature elettroniche. È oramai una abitudine molto diffusa quella di guidare e contemporaneamente inviare sms, scrivere su WhatsApp o navigare su Internet usando *smartphone* e *tablet*; questa abitudine è pericolosissima e ha pro-

curato già tanti incidenti mortali. È un'abitudine da combattere e sradicare completamente. Sembra invece non vi sia percezione diffusa delle conseguenze che questo tipo di guida può procurare. È assolutamente necessario introdurre questa fattispecie nel testo che approveremo non solo per l'aspetto sanzionatorio, ma anche perché agisca da deterrente.

Passando agli aspetti positivi, ben venga invece la sanzione per chi cagiona la morte guidando a velocità elevatissima. Chi, ad esempio, guida superando i 100 chilometri orari in un centro urbano è cosciente di star mettendo a repentaglio la propria vita e quella degli altri: se l'evento luttuoso poi avvenisse, la sanzione deve essere assolutamente adeguata.

Nella categoria degli aspetti condivisibili di questo testo vi è sicuramente anche l'aggravante per chi fugge dal luogo dell'incidente, omettendo quindi di prestare soccorso. Non è giusto che chi, pur avendo cagionato la morte per la sua guida irresponsabile, si ferma comunque a prestare soccorso sia punito allo stesso modo del vigliacco che fugge dal luogo dell'incidente e spera così di sfuggire alle proprie responsabilità.

Ho tralasciato sinora un altro aspetto controverso: l'introduzione dei reati di omicidio nautico e di lesioni nautiche. La differente realtà cui si riferiscono – mare, laghi e fiumi al posto della strada, solo per fare un esempio – mi spinge a ritenere che una differente trattazione andrebbe fatta per queste situazioni; difficoltà oggettive nel rilevare la velocità dei natanti, ad esempio possono inficiare le pur buone intenzioni di un testo riferito a questi nuovi reati.

In conclusione, con questo testo ritengo che si possano raggiungere due obiettivi: sanzionare adeguatamente chi uccide o ferisce attuando volontariamente comportamenti esecrabili e criminogeni e fungere da deterrente affinché questi comportamenti non si ripetano. Entrambi gli obiettivi hanno un effetto educativo: nel primo caso nei confronti del reo, tramite la sanzione penale e l'eventuale pena detentiva, nel secondo caso nei confronti di tutti gli automobilisti, che devono prendere coscienza e consapevolezza della responsabilità che si prendono ponendosi alla guida. (*Applausi del senatore Vacciano*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Borioli. Ne ha facoltà.

BORIOLI (*PD*). Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, a commento di questo provvedimento spenderò alcune riflessioni schematiche e per punti.

La prima riflessione è la seguente. Ringrazio il relatore e la Commissione per un lavoro importante che oggi consegna all'Aula un provvedimento che, come è stato ricordato, è molto atteso. Esso è molto atteso perché corrisponde ad una domanda di giustizia intorno ad una fattispecie che da troppi anni ha provocato in questo Paese ormai molti morti e molte vittime, senza ottenere un'adeguata sanzione che fosse in grado di corrispondere a questa domanda di risarcimento, anche morale, da parte delle famiglie.

È vero, come ha detto qualcuno, che, per alcuni aspetti, oggi noi possiamo dire che questo provvedimento arriva anche troppo tardi, quando la conta delle vittime e dei morti è ormai molto, ma molto consistente. Però – me lo si lasci dire all’Aula – menomale che questo Governo e questa legislatura pongono finalmente fine a questo *vulnus* grave, laddove altre legislature ed altri Governi che hanno avuto molto più tempo per provvedere ancora non lo avevano fatto. Credo che, anche in quest’Aula, ci voglia chiarezza nel raccontare ai cittadini come si svolgono e come si sono svolte le cose.

La seconda riflessione che voglio fare riguarda l’apprezzamento per l’equilibrio del testo che viene oggi consegnato all’Aula. Sappiamo che ci sono ancora emendamenti che riguardano l’ipotesi di stralcio della parte che ha a fare con il codice nautico. Naturalmente, su questo tema non mi esprimo direttamente, ma mi pare che alcune delle osservazioni che ha fatto il relatore abbiano una loro rilevanza e, se l’Aula ne vorrà tener conto, credo che si potrà comunque, in sede di definitiva approvazione del codice nautico, eventualmente procedere allo stralcio di questa parte dal testo oggi in esame. Tuttavia, come dicevo, voglio lodare e apprezzare il punto di equilibrio che questo testo ha raggiunto, perché, così come è importante registrare che questo provvedimento risponde ad una domanda di giustizia che sale dalla società e dalle famiglie italiane, allo stesso modo, non è facile quando si legifera, a partire anche da comprensibili moti di emozione e di coinvolgimento successivo, tenere un punto di equilibrio che non faccia debordare la normativa verso approdi che, in qualche misura, mettano in discussione i pilastri fondamentali del nostro diritto, che, insieme alla severità delle sanzioni, sono naturalmente rappresentati anche dal tentativo del recupero delle persone.

Qui c’è l’ultimo punto, che mi pare molto rilevante e che ha introdotto il senatore Cucca nella sua relazione, su cui vorrei concludere il mio intervento. Siamo in procinto di passare – penso dovremmo fare in fretta (lo dico essendo relatore di quel provvedimento in Commissione lavori pubblici) – all’esame del nuovo codice della strada, che, come si sa, è stato già approvato nell’altro ramo del Parlamento. È chiaro, signor Presidente e cari colleghi, che se vogliamo che questa importante nuova normativa (che rende più severe le pene e che le accompagna con pene accessorie molto rilevanti) possa produrre – come mi auguro e come accaduto, ad esempio, con la normativa contro il fumo nei locali pubblici – una normativa sanzionatoria, ma anche pratiche e comportamenti positivi, non possiamo affidare la risposta soltanto alla pur sacrosanta e rilevante parte che attiene all’applicazione della pena e del codice penale in cui questi reati vengono oggi introdotti. Se non vogliamo trasformare la responsabilità di cui diamo prova oggi in irresponsabilità nella messa in atto di un diverso comportamento quando ci si mette alla guida, è molto importante che nel codice della strada siano contestualizzate quelle misure che hanno a che fare con la riorganizzazione dello spazio stradale, a cominciare dall’ambito urbano, che è quello in cui più frequentemente, peraltro, si verificano incidenti mortali causati da comportamenti come

quelli che le modifiche contenute nella normativa in esame introducono. Allo stesso modo, occorre porre maggiore attenzione – questo è forse un limite nel testo del codice della strada oggi licenziato dalla Camera dei deputati – a tutta la parte che riguarda l’addestramento delle persone (soprattutto di quelle giovani, dei neopatentati) alla pratica della guida. Lo dico perché credo che, oltre all’importante lavoro che facciamo oggi, affrontando in Aula l’esame di questo provvedimento, che introduce sanzioni severe – sacrosantamente severe – nei confronti di chi si rende responsabile della morte e delle lesioni gravi alla vita altrui in maniera irresponsabile, sia altrettanto importante che noi sappiamo agire anche sul fronte della cultura, della formazione e della prevenzione, perché questo è lo scopo. Io credo che per primi il relatore, il rappresentante del Governo e tutti noi ci auguriamo che l’introduzione di questa nuova normativa produca il minor numero possibile di persone condannate, costrette al carcere e alla revoca della patente per questi comportamenti, non perché non le si punisca quando danno luogo a comportamenti così lesivi, ma perché si contiene il numero di coloro che a questi comportamenti danno atto.

Mi auguro quindi che si possa procedere in questa direzione e credo di poter rinnovare, in questo senso, il mio assoluto apprezzamento per il lavoro che la Commissione, il relatore e il Governo hanno svolto in questa circostanza. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

### **Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA (ore 17,25)**

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Falanga. Ne ha facoltà.

FALANGA (*CRi*). Signora Presidente, devo premettere al sottosegretario Ferri, rappresentante del Governo in Aula, che da questo momento, per quanto mi riguarda, vi è un’opposizione motivata, ma comunque direi anche moderata, nel senso di poter condividere, quando sono condivisibili, quei provvedimenti di legge che ci vengono dalla maggioranza o dal Governo. Con questo intendo dire che ci sono tanti modi di fare opposizione; io ritengo di voler percorrere la strada di un’opposizione che sia tecnica, che sia ragionata, che sia motivata e che sia anche per un certo verso collaborativa, per correggere taluni errori che talvolta si commettono nello stendere un provvedimento di legge che va ad incidere sulla vita e il quotidiano dei cittadini.

Devo esprimere ancora un ringraziamento al senatore Cucca, relatore del provvedimento, il quale è partito da un primo originario testo che presentava una serie di incoerenze e di anomalie; devo dargli atto di aver saputo accogliere, con grande senso di responsabilità, un emendamento a

mia prima firma, il quale, cominciando da una sistemazione dottrinarina corretta dell'originario provvedimento ed intervenendo poi su altre questioni, in qualche modo riusciva a far emergere un testo più o meno coerente. Tuttavia sono rimasti degli errori, e di questo mi dispiaccio (di qui ad un attimo ne elencherò qualcuno), su cui sicuramente interverrà la Corte costituzionale, come già ha fatto nel caso di altri provvedimenti. Ricordo ad esempio la legge Cirielli e il tema del vincolo al giudice volto ad impedire la comparazione tra circostanze aggravanti e circostanze attenuanti; tale vincolo è stato dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale. Credo che i giudici della Corte dovranno risolvere tale errore anche nel caso di questo provvedimento, perché è stato commesso di nuovo.

Nell'insieme devo dire che è diffusa nella pubblica opinione, come tra gli operatori della sicurezza stradale e del diritto, l'idea di un'inadeguatezza delle norme penali vigenti in tema di omicidio colposo quando derivante da condotte di guida. Al di là del fenomeno complessivo dell'infortunistica stradale, ciò che desta maggiore allarme è la crescita di sinistri gravi con morti e feriti causati da chi si pone alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e psicotrope.

Vi sono naturalmente delle cause sociologiche (diffusione del consumo di alcool tra i giovani, crescita della presenza di immigrati spesso sospinti all'abuso di alcol dal disagio sociale e psicologico nel quale vivono) che ci debbono interrogare sul piano degli strumenti per la diffusione di un'educazione stradale e della lotta alle dipendenze. Occorre, però, anche ripensare gli strumenti repressivi in una prospettiva di più efficace prevenzione sia generale, che speciale. Il punto di maggiore criticità della norma attuale, ovvero dell'articolo 589 del codice penale, è rappresentato dalla circostanza che il responsabile venga punito in tutti i casi di omicidio derivante dalla violazione di norme comportamentali fissate dal codice della strada a titolo esclusivamente di colpa, nel presupposto, dunque, che l'evento mortale non sia mai effettivamente voluto dal conducente.

Ebbene, prevedere una sanzione forte per chi si mette alla guida di un autoveicolo in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti ci fa allontanare dal campo della colpa e ci avvicina a quello del dolo e quindi del delitto doloso. Per il caso dell'omicidio stradale non possiamo mai arrivare ad affermare l'ipotesi di un delitto doloso, e quindi di un omicidio volontario, ma, con effetti sanzionatori molto forti, possiamo avvicinarci ad educare chi si mette alla guida in determinate condizioni, affinché capisca che con quel suo comportamento è vero che non vuole l'evento morte, ma è vero anche che vuole porsi in una condizione e in una situazione tale per cui l'evento morte può capitare. È in questo gioco di avvicinamento il punto centrale della norma.

Io, per la verità, avevo presentato un disegno di legge – lo ricorderà il senatore Cucca – che interveniva, piuttosto che sull'articolo 589, sull'articolo 586 del codice penale. Devo dire che questa mia costruzione – che continuo a ritenere la più corretta e valida – è stata anche condivisa da altri colleghi; mi riferisco, ad esempio, alla senatrice Stefani e ad altri col-

leggi della Lega Nord. Vi è stato, cioè, chi ha inteso intervenire sull'articolo 586 del codice penale e non sul 589, cioè sull'evento morte come conseguenza di altro delitto. Questa mia sistemazione non è stata accolta e ritengo che questo sia stato un errore tecnico, ma la norma, così come licenziata, in ogni caso raggiunge l'obiettivo di sanzionare in maniera più efficace chi si pone alla guida di un veicolo nelle condizioni che ho poc'anzi indicato.

Senatore Cucca, c'è qualche incoerenza nel provvedimento. Era previsto che la stessa pena riservata a chi si pone alla guida sotto l'effetto di droghe si applicasse anche a chi si rifiuta di sottoporsi all'alcol test: tale previsione è stata eliminata. Per la verità, su questo punto ora esprimo il mio dissenso. Infatti, comparando questa fattispecie a quella in tema di disconoscimento o riconoscimento di paternità, è stato sempre affermato che il diniego a sottoporsi al test del DNA costituisce prova di paternità, a meno che non vi siano giustificati motivi, come recita la norma in quella fattispecie. Ebbene, anche in questo caso si poteva ripetere la medesima situazione, cioè fare in modo di prevedere che se, senza giustificato motivo, il soggetto si rifiuta di sottoporsi all'alcol test, praticamente questo rifiuto poteva rappresentare una prova concreta della sua colpevolezza.

Si irrobustiscono tutte le norme del codice della strada e si arriva al punto – su questo faccio appello al Sottosegretario, perché è un magistrato – di prevedere nel disegno di legge in esame qualcosa che nel nostro codice è già previsto come delitto. Come fanno due norme concernenti la stessa fattispecie delittuosa a prevedere due sanzioni diverse? Onorevole Sottosegretario, mi riferisco all'omissione di soccorso, che già è prevista come condotta delittuosa dall'articolo 189 del codice della strada. Noi in questo caso affermiamo che chi omette di soccorrere, cioè chi va via (è la stessa cosa in punto di sostanza) dopo aver causato l'incidente senza fermarsi incorre nell'ulteriore sanzione. Ebbene, o si deve abrogare l'articolo 189 del codice della strada, oppure in qualche modo bisogna trovare un adeguato collegamento tra le due norme. Io credo che i giudici risolveranno il problema in sede di applicazione della norma, ma è evidente che lo faranno applicando o l'una o l'altra; non vi può essere un cumulo di sanzioni previste da due norme per una medesima fattispecie delittuosa. Questo è uno dei punti.

Vi è poi un altro tema e anche in questo caso faccio appello all'esperienza, alla professionalità e alla preparazione del Sottosegretario. Ebbene, come dicevo poc'anzi, in merito alla comparazione tra circostanze aggravanti e attenuanti, nel momento in cui in una norma si afferma che non si può operare questa sorta di equiparazione, si crea un vincolo al magistrato giudicante, il quale non ha più la discrezionalità di valutare le varie circostanze ed eventualmente compararle l'una all'altra. In proposito vi ricordo e ricordo a me stesso che è già intervenuta la Corte costituzionale, in particolare con la sentenza n. 105 del 2014, la quale, seppur in altra materia (si parla di prescrizione e di ex legge Cirielli), ha censurato il legislatore colpendolo con l'incostituzionalità della norma laddove ha previsto che al

giudice era impedito di operare una comparazione tra circostanze aggravanti e attenuanti. Disturberemo ancora la Corte per questa ragione.

Passando poi all'esame del profilo sanzionatorio amministrativo, signori colleghi, si è parlato di vent'anni. Ho sentito poc'anzi la rappresentante della Lega Nord, onorevole Stefani, affermare che vent'anni di tempo non sono sufficienti al soggetto incorso in un incidente stradale dal quale è conseguita una morte per essere riabilitato. La senatrice Stefani parlava di ergastolo della patente.

Vedete, io vi comprendo, perché voi parlate sull'onda emotiva di una società che, in questi giorni, negli ultimi mesi e negli ultimi anni, parla di omicidio stradale da sanzionare con dieci, venti o trent'anni di reclusione. Signori, ma l'esagerazione non fa bene. Noi qui abbiamo equiparato le pene, anche se io riconosco che era necessario un intervento che le rendesse più efficaci, considerando che in precedenza, dopo il fermo, i responsabili dell'incidente venivano immediatamente liberati. Quindi, c'era sì bisogno di un irrigidimento delle pene, ma non di arrivare a pene equiparabili a quelle previste per l'estorsione e per reati gravissimi.

Tra poco ci renderemo conto di ciò che stiamo facendo. Ci vorrà qualche anno per comprendere che per i reati contro la pubblica amministrazione abbiamo previsto delle pene che sono esagerate, ma in un quadro di diritto penale e di codice penale che non è più equilibrato: il furto in appartamento è punito in modo di gran lunga inferiore rispetto a un incidente stradale, senza che questo neanche causi la morte. Ebbene, il furto in appartamento è una violenza che il cittadino subisce nella propria dimora, e nel Nord Italia questi sono casi che si verificano quotidianamente.

Stiamo perdendo di vista una sistemazione organica del nostro codice: lo abbiamo fatto con la prescrizione per i reati di corruzione; l'abbiamo fatto per i reati contro la pubblica amministrazione; oggi lo stiamo facendo per il cosiddetto omicidio stradale. Questo termine per la verità è anche nuovo, ma del tutto inutile perché, per quanto ci siamo avvicinati all'omicidio volontario, attenzione, non perdiamo di vista che siamo sempre nell'ambito dell'omicidio colposo. Noi avevamo già un articolo che prevedeva l'omicidio colposo: bastava semplicemente, per queste fattispecie, aumentare le pene, ma aumentarle in maniera adeguata.

In un primo momento, come il senatore Cucca certamente ricorda, nel testo non era prevista neanche la distinzione tra il tasso alcolemico fino a 0,80 e fino a 1,5, laddove nel codice della strada questa previsione era presente. Ebbene, noi stavamo predisponendo una norma che presentava due diverse soluzioni sulla base della stessa ipotesi. Devo riconoscere, e per questo motivo io l'ho ringraziato, che su questo punto il senatore Cucca mi ha ascoltato e ha condiviso che occorreva distinguere le due fattispecie. Sotto il profilo degli effetti, è scientificamente provato che avere un tasso alcolemico di 0,5, 0,6 o 0,7 per taluni soggetti abituati all'uso di alcol, o che lo bevono ordinariamente, non fa perdere la lucidità e la capacità anche di guidare un veicolo. Se si verifica l'incidente, dunque, questo può essersi verificato per altre cause, e non per il tasso alcolemico di 0,6 o 0,7. I relatori hanno accolto parzialmente questi miei rilievi, e

hanno operato una distinzione prevedendo due diverse pene per i due diversi tassi.

Concludendo, meglio qualcosa d'imperfetto che niente: lo dirò poi in dichiarazione di voto, ma anticipo che voteremo questo provvedimento e vedremo gli emendamenti. I miei emendamenti sono inspiegabilmente spariti, essendo passato da un Gruppo ad un altro (cosa per la verità che non ho apprezzato da parte degli Uffici), in ogni caso, farò mio qualche emendamento presentato da altri senatori, interverrò anche su questi ed anticipo che in dichiarazione di voto il nostro Gruppo annuncerà voto favorevole al provvedimento, auspicando che possa essere migliorato nel corso del dibattito e dell'esame degli emendamenti.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Albano. Ne ha facoltà.

ALBANO (*PD*). Signora Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghe e colleghi, i tristi fatti di cronaca di cui troppe volte veniamo a conoscenza, riguardanti incidenti mortali sulla strada, causati spesso da conducenti sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o alcoliche, lasciano tutti noi fortemente indignati di fronte ad un uso spregiudicato ed inconsapevole dei veicoli, che cagiona la morte di uomini innocenti.

Si tratta sicuramente di un tema che necessita di attente riflessioni, che devono condurre all'introduzione di espedienti che limitino il più possibile episodi di questo tipo. Vorrei esprimere il mio pensiero positivo sulla proposta di legge che vuole introdurre una nuova fattispecie di reato, quella dell'omicidio stradale. L'intento sarebbe quello d'introdurre un maggior deterrente per chi guida un veicolo violando le norme del codice della strada attraverso l'inasprimento delle pene e la creazione di una fattispecie di omicidio autonoma, rispetto a quella disciplinata dagli articoli 575 e 589 del codice penale.

È bene specificare che la materia è già disciplinata nel nostro ordinamento e, come spesso accade in Italia, basterebbe soltanto applicare le leggi già esistenti, senza bisogno di legiferare ulteriormente, generando ancor più confusione. Il codice penale vigente prevede infatti che l'omicidio colposo compiuto in violazione del codice della strada venga punito con la pena della reclusione da due a sette anni. Se il fatto è commesso con violazione delle norme su una disciplina della circolazione stradale da soggetti in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, si applica la pena della reclusione da tre a dieci anni.

Si tratta di pene sostanzialmente eque, anche in considerazione del fatto che l'omicidio colposo aggravato può condurre ad una condanna fino a dodici anni di reclusione. Nel caso in cui il giudice accertasse che l'evento morte sia stato causato da un soggetto che, pur non volendo cagionarlo, se l'è rappresentato come conseguenza possibile della propria condotta e, invece di bloccare la propria azione, in considerazione di tale eventualità, l'ha posta in essere accettando il rischio che l'evento paventato si verificasse, l'omicidio sarebbe a tutti gli effetti doloso, sussistendo



appunto l'elemento psicologico del dolo eventuale. È evidente quindi che, nei casi in cui un soggetto non rispettasse i limiti di velocità, accettando il rischio di causare un incidente stradale da cui possa derivare la morte di un uomo, il giudice che ritenesse sussistere l'elemento soggettivo del dolo eventuale potrebbe – e dovrebbe – infliggere una condanna per omicidio doloso. Purtroppo, nonostante in alcuni casi più gravi i giudici di merito abbiano ritenuto di dover ravvisare gli estremi dell'omicidio volontario, sotto il profilo del dolo eventuale, la Cassazione non ritiene mai configurabile l'omicidio doloso, applicando sempre l'istituto della colpa cosciente. Sarebbe stata auspicabile una maggiore attenzione da parte della magistratura nei confronti della criminalità stradale ed un'adeguata applicazione delle norme di legge già esistenti nel nostro codice penale, che fornisce tutti gli strumenti per applicare una pena alta ai pirati della strada e non presenta alcuna lacuna normativa in materia.

La mancata applicazione delle leggi già esistenti, com'è avvenuto nella maggior parte dei casi, determina la necessaria introduzione di una nuova ipotesi di omicidio, quello stradale, che prevede un notevole inasprimento delle pene. Nonostante l'accertamento dell'esistenza del dolo o della colpa spetti al giudice e il nostro ordinamento fornisca già lo spazio per condannare per omicidio doloso chi non rispetta le norme di legge, l'introduzione di pene più alte si rende fondamentale al fine di punire coloro che cagionano la morte guidando i veicoli in modo sconsiderato. Non bisogna però dimenticare che l'aumento delle pene non cancella un reato, né spesso ne aumenta l'effetto deterrente; ci vuole ben altro: educazione civica, educazione stradale e un maggiore controllo su se stessi. Bisogna porre in essere una maggiore azione di prevenzione, che consista, innanzitutto, nella sensibilizzazione dell'opinione pubblica e soprattutto dei giovani che decidono di mettersi alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Bisognerebbe poi necessariamente introdurre un maggior numero di forze di polizia per strada, nonché più autovelox e telecamere. La presenza delle forze di polizia, infatti, oltre a rappresentare di per sé un forte deterrente per i conducenti, determina anche una maggiore certezza dell'applicazione delle norme di legge. Il semplice aumento delle pene con l'intento di scongiurare il verificarsi del reato e di creare un deterrente più efficace può rivelarsi del tutto inutile se non viene accompagnato da un severo controllo sul territorio attraverso l'applicazione di sanzioni immediate ed efficaci da parte delle forze di polizia, che rappresenterebbe il più efficace deterrente e determinerebbe una reale riduzione degli incidenti. Vorrei infine esprimere il mio consenso rispetto alla decisione di prevedere un'aggravante per chi si dà alla fuga, punendo più severamente un comportamento moralmente inaccettabile. (*Applausi dal Gruppo PD*).

### Saluto a rappresentanze di studenti

PRESIDENTE. Sono presenti in Aula ad assistere ai nostri lavori una rappresentanza di studenti della facoltà di economia della Libera Università di Bolzano e una rappresentanza di studenti della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Innsbruck, che sono in visita al Senato. Diamo loro il nostro benvenuto. (*Applausi*).

### Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553 (ore 17,51)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Scilipoti Isgrò. Ne ha facoltà.

SCILIPOTI ISGRÒ (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, sottosegretario Ferri, il provvedimento oggi al nostro esame intende colmare un vuoto normativo e rispondere ad un'esigenza di sicurezza e giustizia avvertita in modo sempre più urgente dai nostri concittadini. È sotto gli occhi di tutti l'ultimo tragico avvenimento verificatosi nelle strade della capitale; non voglio utilizzarlo per strumentalizzare o accendere una nuova polemica, che farebbe solo del male, ancora una volta, ai nostri cittadini e alle persone che hanno subito in prima persona questo atroce lutto, ma vorrei solo sottolineare come l'occasione che abbiamo oggi è importantissima per dimostrare che questo Parlamento può rispondere alle richieste della società civile e per dare prova che noi, seduti in quest'Aula, possiamo effettivamente rappresentare gli interessi della Nazione e tutelare i diritti degli italiani.

Tuttavia, se l'obiettivo di punire efficacemente chi provoca la morte sulle nostre strade ora è un po' più vicino, dobbiamo riconoscere che avremmo dovuto agire con più sollecitudine. Avremmo dovuto dare risposte più rapide a questioni che, come la sicurezza stradale, provocano grande allarme sociale. Solo per inciso, la proposta normativa che porta la mia firma risale ormai a due anni fa. Senza dubbio arriviamo a formare una disciplina sanzionatoria degli omicidi che si commettono sulle strade con troppi anni di ritardo rispetto agli altri grandi Paesi europei.

Molti episodi di criminalità stradale, che purtroppo continuano a verificarsi nelle nostre città, avrebbero potuto essere sanzionati con la severità che meritavano, assicurando alle persone coinvolte e alle famiglie delle vittime una giustizia rapida ed efficace. In altre parole, siamo di fronte ad un provvedimento che, nonostante arrivi con grave ritardo, rappresenta sicuramente un passo fondamentale perché il nostro Paese raggiunga gli *standard* europei di tutela dei diritti dei suoi cittadini in materia di sicurezza stradale. Con questa proposta finalmente il giudice potrà ponderare, con un giusto criterio di proporzionalità, i beni che si mettono a repentaglio – vita ed integrità fisica – e l'atteggiamento psicologico degli

autori di questi delitti. È sembrato da subito fondamentale, non solo prevedere pene severe, ma anche inquadrare l'atteggiamento psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle quasi inevitabili conseguenze.

Negli ultimi anni alcuni giudici, superando le interpretazioni di delitto meramente colposo, hanno dato rilevanza alla condotta di chi, in presenza di particolari presupposti oggettivi – come lo stato di ebbrezza o l'alterazione da sostanze stupefacenti – si sia comunque posto alla guida di un veicolo e abbia accettato di porre in pericolo il bene supremo della propria vita e, soprattutto, della vita altrui.

Ora è arrivato il momento di riconoscere anche a livello normativo che questi atti criminosi sono dei veri delitti, ancor più gravi rispetto a quelli colposi, che per definizione sono caratterizzati da un livello di disvalore sociale decisamente minore.

Altro fattore che ha spinto alla codificazione dei delitti stradali è rappresentato dal costo economico per la collettività delle conseguenze di questi deprecabili comportamenti alla guida: gli episodi di infortunistica stradale producono, infatti, costi per circa il 2,6 per cento del prodotto interno lordo italiano.

Per entrare brevemente nel merito della proposta della Commissione, vorrei sottolineare la presenza di disposizioni che sembrano andare in una giusta ed efficace direzione sanzionatoria.

Chi guida sotto l'effetto dell'alcol o di droghe e provoca la morte di una o più persone potrà essere condannato alla reclusione da otto a dieci anni; se si provocheranno lesioni personali, la reclusione potrà durare da due a quattro anni. Particolarmente positive paiono, inoltre, le differenti modulazioni di pena a seconda del livello alcolemico registrato in chi provoca l'incidente stradale, variazioni che sono ispirate alla logica idea di punire più severamente chi si rende autore di comportamenti che compromettono in misura maggiore le capacità di guida sicura.

Inoltre, viene disposta la revoca della patente in caso di omicidio stradale per un periodo che, nei casi più gravi, può arrivare fino a trent'anni, mentre in caso di lesioni gravi o gravissime la revoca può protrarsi fino a dodici anni.

In questi ultimi casi, tuttavia, si sarebbe potuto e dovuto fare di più. Come siamo stati abituati purtroppo a constatare in questi mesi, la maggioranza di Governo spesso assume un approccio teoricamente condivisibile su specifici argomenti senza poi avere il coraggio di tradurre in norme concrete i buoni propositi immaginati. Anche in questa occasione si può rilevare un'eccessiva timidezza nel prevedere sanzioni esemplari: sarebbe opportuno cogliere l'occasione per introdurre la pena accessoria più severa per i casi più gravi, prevedendo, in caso di recidiva specifica di chi è stato già condannato per omicidio stradale, la revoca della patente a tempo indeterminato, il cosiddetto ergastolo della patente. Un'opzione simile è quella attualmente in esame alla Camera nel progetto di riforma del codice della strada: ovvero, chi si rende autore di un omicidio stradale non potrà più conseguire una nuova patente, dopo avere subito la revoca della pro-

pria e non potrà mai ottenerla, se non ne era già in possesso. Manca nella formulazione del testo della Camera il presupposto della recidività del reato per la revoca permanente della patente, presupposto invece richiesto dalle modifiche proposte dal mio Gruppo in quest'Aula.

Per completare il quadro sanzionatorio, il provvedimento prevede che le pene della reclusione debbano essere applicate anche in presenza di comportamenti di guida particolarmente pericolosi e sprezzanti dell'incolumità altrui. È soggetto alla reclusione, infatti, chi provoca la morte di una persona per eccesso di velocità (anche in acqua con imbarcazioni, argomento delicatissimo), per un passaggio con semaforo rosso, per guida contromano o per un sorpasso o un'inversione in punti di divieto.

Per concludere, con questo provvedimento potremo dare una risposta a quella richiesta di giustizia che è arrivata forte e decisa anche nel corso delle audizioni della Commissione giustizia e che è mossa dal semplice presupposto alla base della convivenza civile: chi sbaglia deve pagare.

Allo stato attuale il nostro ordinamento non contiene gli strumenti appropriati affinché l'irrinunciabile esigenza di punire chi irresponsabilmente causa la morte di altre persone alla guida possa essere adeguatamente soddisfatta. Fino ad oggi lo Stato ha dato l'impressione di essere impotente, sordo e indifferente alla piaga delle morti stradali. Oggi facciamo un primo e significativo passo avanti. Domani non ci si deve fermare, ma continuare con speditezza per tradurre in legge queste norme il prima possibile.

Fare questo passo è doveroso e non è riconducibile ad una fazione politica o all'altra: appartiene a noi tutti in quanto esseri umani. Personalmente sono stanco di assistere a scene strazianti in cui una madre, un padre, un marito o una moglie perde un proprio caro e sono stanco soprattutto del fatto che uno Stato come la nostra Italia non riesca ancora oggi a dare risposte e certezze.

Quando si perde una persona cara soprattutto in un modo atroce e alcune volte incomprensibile, come può essere in un incidente automobilistico causato dall'indolenza e superficialità di talune persone, vorrei che il mio Stato non mi facesse sentire ancora più solo. Certo, nessuna legge o disegno di legge sarà in grado di far ritornare in vita una persona; nessun atto normativo potrà alleviare il dolore di una vita spezzata; niente potrà farci rassegnare all'idea di aver perso per sempre un nostro caro, ma un Paese e i suoi cittadini devono avere la certezza che lo Stato, in particolare il proprio Governo, riesca ad essere giusto e a colpire chi così brutalmente, con azioni insensate, ha distrutto, ferito ed ucciso un altro essere umano. *(Applausi del senatore Scoma)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Pezzopane. Ne ha facoltà.

PEZZOPANE (PD). Signora Presidente, senatrici, senatori, oggi ci apprestiamo a discutere e finalmente approvare un disegno di legge molto atteso; un primo importante segno di risarcimento politico ed istituzionale

alle famiglie di troppe vittime di omicidi stradali rimaste, purtroppo, nel tempo impunte.

Solo negli ultimi giorni si sono verificati numerosi casi di morti e lesioni per guida pericolosa. Troppo spesso chi era al volante è risultato positivo all'alcol test o aveva assunto droghe. Ai magistrati, alle Forze dell'ordine, agli avvocati spetta il compito di perseguire i colpevoli e di applicare le giuste sanzioni e pene; ma a noi spetta il compito di fare buone leggi che consentano ai cittadini di avere più fiducia nelle istituzioni, nelle regole, nella giustizia giusta.

### **Presidenza del vice presidente GASPARRI (ore 18,04)**

(Segue PEZZOPANE). Ho partecipato qualche giorno fa ad una fiaccolata a Celano, vicino L'Aquila, in Abruzzo. C'erano migliaia di persone. Salutavamo un ragazzo di quindici anni, Marco Zaurrini, travolto sul motorino nella strada tra Celano e Avezzano, dalla macchina di un uomo alla guida senza patente, che aveva assunto alcol e farmaci: un recidivo. Dopo l'incidente è fuggito e ha lasciato quel corpicino sulla strada.

C'è una madre, quindi, che non vede ritornare a casa un figlio; c'è un fratello che non può giocarci più a pallone; c'è un padre che non si dà pace a pensare che un uomo con precedenti possa avergli sottratto per sempre il figlio. C'è un'intera comunità che invoca giustizia, reclama verità e chiede allo Stato di essere Stato.

La storia di Marco è simile a mille altre, purtroppo. Storie uguali e sempre diverse. La famiglia di Marco rischia di vivere lo stesso tormento di troppe altre famiglie. Per questo, colleghi, mi auguro che dopo l'approvazione in Senato, questo disegno di legge passi velocemente alla Camera e che la legge di cui oggi discutiamo possa trovare subito applicazione.

Ho seguito altre storie drammatiche, ho seguito la vita e il lavoro di alcune importanti associazioni di familiari delle vittime che nel 2011, di fronte a un'inerzia dello Stato, si spinsero anche a presentare un disegno di legge di iniziativa popolare che chiedeva il reato di omicidio stradale. Ho presentato anche io qui in Senato, con il collega Moscardelli ed altri, una proposta e, in sostituzione del collega Casson, ho avuto la preziosa occasione, di cui ringrazio il Partito Democratico – di seguire in Commissione giustizia il dibattito.

Ringrazio quindi tutti i colleghi della Commissione, il presidente Palma, il relatore Cucca e, naturalmente, il sottosegretario Ferri e il Governo, perché tutti insieme stiamo vincendo una piccola, grande battaglia di civiltà. I punti principali richiesti dalle associazioni ci sono tutti e quindi vanno ringraziate anche quelle associazioni, quei familiari, quelle persone che, pur in sofferenza, hanno dimostrato ancora fiducia nello Stato e nelle istituzioni. E bene ha fatto il presidente del Consiglio Renzi

ad impegnarsi per la nuova legge volta ad istituire il reato di omicidio stradale.

Con questo disegno di legge si modifica il codice penale, introducendo il reato di omicidio stradale e nautico ed il reato di lesioni personali per chi è alla guida con un determinato tasso alcolemico o in alterazione da sostanze stupefacenti. Si prevede un aumento di pena se il conducente si dà alla fuga ed è previsto l'arresto obbligatorio in flagranza. Insomma, si punisce più duramente la condotta di chi guida sotto l'effetto di alcol con pene adeguate, ma talvolta persino insufficienti. Chi sale in macchina ubriaco o drogato è come se avesse in mano un'arma col colpo in canna; può uccidere. Le pene pertanto devono essere giuste e commisurate al danno e alle inevitabili conseguenze, purtroppo, che chi assume quelle sostanze può produrre una volta che si è messo alla guida del mezzo.

Nel disegno di legge si prevede anche una sorta di quasi «ergastolo della patente», con una revoca da quindici a trent'anni. E anche pene severe, da sette a dieci anni per condotte di guida oggettivamente pericolose, velocità eccessiva, contromano e altre violazioni del codice della strada. Le pene sono ancora più dure se l'omicidio è plurimo. Certo non basterà una legge da sola, perché diventare responsabili delle proprie azioni quando si guida sembra essere per alcuni un processo impossibile, difficile e lungo, quasi che egoismo e narcisismo prevalgano sul rispetto della vita altrui. Ma la legge è comunque importante per ristabilire un equilibrio tra la gravità del reato – gravissimo, altro che estorsione, quando si spezza una vita umana – e la pena e tra la responsabilità collettiva e le scelte personali di assunzione di alcol e droga.

È infatti allucinante dover constatare che in Italia nessuna vittima della irresponsabilità altrui fino ad ora ha ricevuto giustizia. È necessario quindi punire i comportamenti criminali, punire la colpevole arroganza di chi si mette alla guida sapendo di essere armato. È un primo passo, un senso di progresso e di civiltà, che va certo accompagnato da un aumento dei controlli sulle strade, da campagne di educazione e prevenzione, da programmi speciali per i giovani, da maggiori manutenzioni di strade ed infrastrutture, miglioramento delle tecnologie. Nessuna legge restituirà Marco a noi e soprattutto alla sua famiglia, così come non verranno restituite le tante, troppe vittime di omicidio stradale, ma una buona legge aiuterà a fare giustizia e a ridare fiducia nelle istituzioni. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tosato. Ne ha facoltà.

TOSATO (*LN-Aut*). Signor Presidente, la Lega Nord è favorevole alla introduzione del reato di omicidio stradale. Gli omicidi su strada hanno assunto infatti ormai proporzioni intollerabili ed è dovere del Parlamento dare finalmente risposta alle famiglie delle vittime rispetto ad una legislazione, quella attuale, che è ormai assolutamente inadeguata. È inoltre nostro dovere adottare provvedimenti che rappresentino un reale ed efficace deterrente dal compimento di tali omicidi. Alcuni Paesi europei, e

non solo europei, hanno adottato misure severe e in tali Paesi è più bassa la mortalità legata a tali reati. Questo è un dato di fatto.

In un recente passato, alcune norme della nostra legislazione hanno cercato di aumentare le pene, ma i risultati sono stati assolutamente insufficienti ed inadeguati e le pene risultano ancora oggi inadeguate rispetto alla gravità dei delitti che continuano senza sosta a verificarsi sulle nostre strade. Si rende quindi necessario eliminare la discrezionalità interpretativa da parte dei magistrati, l'incertezza giuridica e la disparità di trattamento nelle sentenze. È necessaria una risposta equa e certa. Elevare quindi le pene in modo tale che possano portare alla carcerazione non è certamente una decisione da assumere a cuor leggero, ma abbiamo il dovere di tutelare la vita e l'incolumità dei nostri concittadini. Bisogna comprendere che guidare in modo irresponsabile è un atto gravissimo, un atto di indifferenza totale al valore della vita altrui. Si deve intervenire per rispetto delle vittime e dei loro famigliari. Qualcuno verrà privato della propria libertà individuale con la carcerazione? Forse accadrà, ma molti, troppi innocenti sono stati privati senza alcuna colpa della propria vita; molti, troppi cittadini hanno perso per sempre i propri figli, i propri genitori, i propri congiunti. È nostro dovere ridurre il numero delle vittime innocenti causate dal comportamento irresponsabile di alcuni automobilisti.

Oggi si può uccidere e non pagare adeguatamente per tale grave delitto. È nostro dovere intervenire ed approvare una nuova normativa ormai assolutamente necessaria e non più rinviabile. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Candiani. Ne ha facoltà.

CANDIANI (*LN-Aut*). Signor Presidente, è da tanto tempo che si discute, nelle Aule parlamentari ed ancora di più sui giornali, della necessità di porre in essere provvedimenti che siano in grado di affrontare il problema del cosiddetto omicidio stradale. Quello che mi lascia perplesso è che ci si debba arrivare, per l'ennesima volta, sotto lo stress emotivo di incidenti accaduti e quindi, come spesso avviene nel nostro Paese, non per il ragionamento e non per la prevenzione che dovrebbe stare alla base dell'agire di chi legifera, ma per dare una risposta alla pressione emotiva che giustamente viene dai cittadini quando si trovano di fronte a casi come quelli cui abbiamo potuto assistere anche nei giorni di pirati della strada che falciano vite sulle strade semplicemente perché non sanno essere responsabili al volante o, peggio ancora, perché sono dei veri e propri criminali in fuga dalle Forze dell'ordine.

Io mi auguro che questo non sia l'ennesimo provvedimento adottato semplicemente per soddisfare questa emotività. Se così fosse, si dovrebbe modificare l'antico adagio «fatta la legge, trovato l'inganno» nel seguente: fatta la legge, abbiamo risolto il problema. Nella realtà non è così, perché non è semplicemente approvando una normativa, modificando o elevando le pene per omicidio compiuto con l'autoveicolo o con un mezzo nautico

che si risolva il problema, se manca alla base – lancio un appello al Governo – anche una seria politica di educazione.

Ricordiamoci che possono esserci casi di disgrazia. C'è chi commette un incidente stradale per disgrazia; chi lo commette con superficialità; chi in preda ai fumi dell'alcol o sotto l'effetto di droghe (penso ad un criminale che scappa dalle Forze dell'ordine, o, addirittura, a un giovane o a una persona di avanzata età). Sono tutte situazioni differenti, ma alla base delle quali c'è certamente una necessità, che è quella di portare avanti anche politiche serie di educazione nelle scuole. Dio sa quanto c'è bisogno di educazione nelle scuole prima che venga presa la patente. Ancora di più, occorrono azioni di verifica del codice della strada quanto a sicurezza delle nostre strade. Infatti, ci sono incidenti che spesso sono causati da imprudenza e incidenti che possono essere evitati risolvendo modalità pericolose di incrocio stradale.

Torniamo però a parlare della fattispecie principale, in questo caso quella che ha mosso emotivamente l'opinione pubblica nei giorni passati: mi riferisco agli incidenti causati dai disgraziati, da coloro che prendono l'autoveicolo e, con questo, con comportamento irresponsabile e criminale, commettono omicidi. La mia perplessità è la seguente. Nei confronti di un criminale non occorrono le regole che vengono applicate alla società civile, perché un criminale non ha certamente bisogno della patente per guidare l'autoveicolo: lo guida senza autorizzazione proprio perché è un criminale. In questo caso, certamente occorre una grande severità nelle pene. Occorrono pene che non portino il criminale ad essere scarcerato dopo pochi giorni o addirittura dopo poche ore.

Signor Sottosegretario, il fatto è certamente sotto gli occhi di tutti. L'incidente avviene ma dopo poche ore il magistrato chiamato a valutare la situazione reputa che non ci sia la pericolosità sociale dell'individuo, il quale quindi viene rimesso in libertà. Ciò deve essere impedito da questa legge. Il criminale che, utilizzando un mezzo, commette un omicidio deve scontare l'intera pena in galera, senza avere accesso ad alcun beneficio. In caso contrario, il danno che realmente viene compiuto nei confronti di chi ha subito il crimine e della famiglia del poveretto è ulteriormente aggravato. Ciò è cosa differente rispetto all'omicidio colposo e ad altre circostanze che possono esserci. Stiamo parlando del criminale, quello per cui non ha alcuna importanza perdere i punti sulla patente o non avere la patente per guidare l'autoveicolo, proprio perché è mosso da altre ragioni fuori da quelle del rispetto delle regole.

Dovrebbero essere considerate anche circostanze di controllo. Signor Ministro, se ci fosse qui il suo collega Ministro dell'interno, egli dovrebbe spiegare all'Aula come è possibile che in alcuni territori accadano certe cose. Le porto un semplice esempio: un territorio vasto come quello della Regione Umbria ha in servizio, di notte, una sola pattuglia di polizia stradale. Ciò avviene certamente non per negligenza da parte degli operatori del comparto delle Forze dell'ordine, ma perché agli stessi non vengono forniti i mezzi, le misure e le risorse per poter completare il proprio dovere di controllo e di sicurezza stradale.



Quindi, parlare di sicurezza raggiunta semplicemente approvando una legge come questa può essere un utile deterrente rispetto all'opinione pubblica. Noi però dobbiamo pretendere che ci sia un completo sistema di sicurezza sulle nostre strade, con mezzi a disposizione del comparto delle Forze dell'ordine, che debbono poter espletare il proprio compito fino in fondo, con politiche svolte all'interno delle scuole per l'educazione e con risorse messe a disposizione anche dal territorio, per impedire che tratti stradali di per sé pericolosi diventino addirittura mortali in circostanze di banali incidenti stradali.

E da ultimo mi sia consentito rimproverare al Governo di aver inserito, tra le fattispecie sottoposte a depenalizzazione (con il decreto legislativo n. 28 del 16 marzo 2015 in vigore a partire dal 2 aprile 2015) anche quella dell'omissione di soccorso. Non è una fattispecie che può essere valutata come lieve o di lieve entità. L'omissione di soccorso è qualcosa da sanzionare in maniera grave, forte e pesante, perché una società dove il cittadino non venga educato a prestare soccorso, anche con sanzioni forti, non è una società che porta rispetto alle vittime. Ribadisco che in queste circostanze, come in molte altre, noi dobbiamo stare prima dalla parte di Abele e poi pensare a Caino. (*Applausi del senatore Arrigoni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Cristofaro. Ne ha facoltà.

DE CRISTOFARO (*Misto-SEL*). Signor Presidente, io penso che il disegno di legge di cui stiamo discutendo oggi meriterebbe forse qualche elemento di ulteriore approfondimento, perché credo che ci siano alcuni aspetti che dovremmo guardare con maggiore attenzione. Non vorrei che quest'Aula parlamentare oggi mettesse in campo una normativa da una parte ben poco efficace e, dall'altra, in grado invece di segnare un precedente dal mio punto di vista assai discutibile. Proverò a spiegarmi.

Si tratta di un disegno di legge che, come sappiamo, è volto a punire in maniera più grave e quindi astrattamente a predisporre una più efficace tutela rispetto ai reati connessi alla circolazione stradale, soprattutto laddove gli stessi coinvolgano beni primari come la vita o l'incolumità fisica. Vorrei anzitutto sottolineare che questo intervento normativo si inserisce nel solco di un dibattito politico serio e con implicazioni sociali profonde (che quindi non va naturalmente sottovalutato), sorto a seguito di un numero considerevole di cosiddette vittime della strada e aggravato da un clamore mediatico destato da alcuni fatti di cronaca, peraltro sottolineato anche dalle tante associazioni che da tempo lottano per vedere riconosciuta una tutela giuridica adeguata alla diffusione del fenomeno e che hanno, a mio avviso, inevitabilmente inciso sull'andamento del dibattito pubblico.

Vorrei anche aggiungere che, dal punto di vista strettamente penalistico, il nostro sistema ha già subito nel tempo alcune importanti modifiche, che, proprio in recepimento di queste istanze, hanno aggravato il trattamento sanzionatorio previsto per i soggetti responsabili di omicidio col-

poso commesso in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, nel caso appunto in cui si trovino o in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti. Conosciamo il codice penale vigente, in particolare l'articolo 589, e conosciamo le pene: da due e sette anni in caso di omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, da tre a dieci anni se il soggetto è ubriaco o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e, se le vittime sono più di una, la pena aumenta fino al triplo. Ovviamente un analogo trattamento aggravato era stato previsto anche per le lesioni personali connesse alla circolazione stradale. Tutto questo per dire che probabilmente non è così vero che la legislazione attuale è poco severa. Anzi, ad oggi il nostro sistema sanzionatorio – sarebbe stata opportuna anche una maggiore comparazione con il sistema degli altri Paesi europei – è un sistema severo, non certo un sistema blando. Però, nonostante sia un sistema severo, l'Italia risulta essere al primo posto in Europa per numero di decessi causati da incidenti stradali. Io vorrei allora che i miei colleghi si ponessero questo come primo elemento di riflessione: se le pene sono severe e però il numero di decessi è molto alto, è evidente che qualcosa non funziona. Se cioè all'inasprimento delle pene non corrisponde una significativa riduzione del reato, evidentemente c'è un punto che merita una specifica maggiore. Tra l'altro, penso di poter dire che questa argomentazione non vale semplicemente per l'omicidio stradale, ma vale sempre; questo Parlamento avrebbe fatto bene, anche nei mesi passati, a interrogarsi un po' più seriamente su questo aspetto così significativo.

Dal punto di vista giuridico, sappiamo che, nel dibattito specifico che stiamo affrontando in merito all'elemento soggettivo del reato, ritenuto da alcuni non riconducibile alla colpa ma molto più vicino al dolo, quello della colpa e del dolo è proprio uno dei punti di discussione. Questa considerazione, peraltro, si basa sul fatto che la responsabilità del soggetto che si mette alla guida di un'autovettura dopo aver assunto alcol o stupefacenti non potrebbe, in caso di incidente, essere ricondotta semplicemente a negligenza, imprudenza, imperizia, quindi a fattispecie colpose, ma presenterebbe elementi riconducibili invece alla volontarietà dell'azione e, quindi, al dolo.

Naturalmente, se così fosse, ciò dovrebbe tradursi in un trattamento sanzionatorio più grave. Tuttavia la giurisprudenza – come sappiamo – non ha mostrato particolare favore per questa tesi, ritenendo, invece, applicabile, appunto, la pena per l'omicidio colposo, seppure aggravato.

In realtà, il disegno di legge di cui stiamo discutendo, con l'introduzione di due nuovi reati (l'omicidio stradale e le lesioni personali stradali), si inserisce esattamente in questa discussione. La responsabilità del fatto reato è attribuita, in maniera quasi oggettiva (diciamo che sarebbe una sorta di dolo misto a colpa), al soggetto agente sulla base del fatto che l'evento morte o le lesioni sarebbero stati cagionati ponendosi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti.

Tuttavia, questa formulazione rischia, a nostro avviso, di rivelarsi di difficilissima interpretazione e pensiamo, quindi, che sarà soggetta a grandi problemi di applicazione. Peraltro, per entrambe le fattispecie di reato sono state previste pene molto severe, sebbene contenute nel massimo, se cagionate da soggetto sotto l'effetto di alcol o stupefacenti (come abbiamo sentito dalla discussione di questa sera), ossia con la reclusione da otto a dodici anni per l'omicidio stradale o nautico, fino a diciotto anni se viene causata la morte di più persone e, se il conducente si dà alla fuga, vi è un aumento ancora maggiore di pena (per un comportamento, del resto, esecrabile come quello della fuga dopo l'incidente). Si prevede, inoltre, l'arresto obbligatorio nel caso di omicidio stradale e il ritiro della patente con una durata variabile a seconda della gravità della violazione.

Ora, il dato giuridico di maggior rilievo, a nostro avviso, è rappresentato dalla soglia elevata non tanto del massimo, quanto del minimo: è su questo che vorremmo, da parte di questo Parlamento, un'ulteriore riflessione, anche per capire se è possibile, in corso d'opera, intervenire su di esso. Si tratta, infatti, di una cosa molto, molto significativa perché, in pratica, elevare la soglia del minimo significa che il giudice, nell'irrogare la pena al soggetto responsabile di omicidio stradale, non potrà scendere sotto una determinata soglia (appunto gli otto anni). L'intervento legislativo, nei fatti, mira quindi ad introdurre una normativa stringente che non lasci la possibilità, soprattutto con una pena minima così alta, di evitare il carcere. Questo è il punto su cui vorrei che dentro quest'Aula si discutesse in maniera un po' più seria. Altrimenti rischiamo davvero discussioni schizofreniche: il lunedì ci occupiamo del sovraffollamento carcerario e il martedì ci occupiamo del suo opposto. Questa discussione, a mio avviso, rischia di essere davvero un po' particolare.

Abbiamo presentato due emendamenti che modificano i limiti editali, abbassando sia la pena massima che quella minima, prevedendo una pena minima di sei anni, proprio per poter usufruire di misure alternative al carcere. A nostro avviso, infatti, il punto è questo. È evidente che la pena carceraria non risolve il problema; sarebbe, invece, a nostro avviso, necessario e auspicabile che quest'Assemblea avesse un po' più di coraggio e non legiferasse semplicemente sulla base di un'emozione, ma sulla base di una ragionevolezza (cosa che dovrebbe sempre fare il legislatore). Penso che sarebbe giusto che quest'Assemblea intraprendesse il cammino di lunga durata, faticoso e impegnativo, che si chiama «prevenzione». Questa è la parola magica che esiste molto nel resto d'Europa e che invece nel dibattito politico italiano è messa molto da parte.

Naturalmente, siamo tutti assolutamente convinti del fatto che si parla di un tema serissimo, che questa tragedia che si consuma sulla strada merita evidentemente una grande attenzione e che merita una grande solidarietà e un totale rispetto chiunque si sia trovato in una situazione del genere o abbia avuto un familiare coinvolto in questo tipo di situazione. Infatti, questo problema non riguarda soltanto i familiari delle vittime, ma riguarda e coinvolge tutti, soprattutto le più giovani e i più giovani,

le ragazze e i ragazzi, i neopatentati che, nell'incoscienza di un'età giovane, come sappiamo, si possono lasciar andare a comportamenti suicidi e omicidi, naturalmente gravissimi, ma che forse andrebbero studiati in maniera più attenta.

Noi siamo del tutto coscienti di questa ecatombe (io la voglio addirittura chiamare così) e proprio per questo riteniamo che la sola pena carceraria non sia la soluzione di questo problema. A nostro avviso è necessaria una valutazione del caso, considerando anche che le regole della strada sono spesso eluse da molti cittadini. Per questo abbiamo immaginato alcuni emendamenti per noi decisivi, perché laddove non si intervenisse su questo terreno non saremmo nelle condizioni di votare a favore del presente disegno di legge. Inoltre, abbiamo anche presentato un ordine del giorno che impegna il Governo a introdurre una strategia di educazione stradale nelle scuole, per prevedere percorsi rieducativi obbligatori per gli autori dei reati contro la persona.

Tutto questo per dire che non si può puntare semplicemente sull'aspetto repressivo, perché non è vero che da solo esso risolverà il problema degli incidenti stradali che hanno esiti fatali per la vita delle persone e perché perseguire questa unica soluzione del fenomeno comporta inevitabilmente l'aumento del numero dei detenuti con un lungo fine pena, implementando anche il problema ben serio del sovraffollamento.

Signor Presidente, mi lasci fare un'ultima breve considerazione. Come ho detto in apertura, oggi parliamo di omicidio stradale, ma purtroppo questo è un andazzo generalizzato, che peraltro si inserisce in un tempo in cui la popolazione di questo Paese è particolarmente irritata da una crisi sociale latente, profonda e drammatica. Mi riferisco cioè all'idea che si possa rispondere alle ansie e alle paure del Paese semplicemente assecondando l'emotività, la pancia, e pensando che le nostre emergenze si risolvono semplicemente con questa metodologia, cioè elevando le pene e lavorando solo su questo aspetto. È una strada facile che forse porta anche consenso, perché la propaganda è sempre più facile dei ragionamenti complessi, ma non è utile per il nostro Paese.

Chiedo pertanto ai nostri colleghi di riflettere fino in fondo, non solo sull'omicidio stradale, ma su tutto quello che stiamo facendo in questi mesi e di ragionare su questo punto: non sarà l'inasprimento delle pene che risolverà i problemi dell'Italia. *(Applausi dai Gruppi Misto-SEL e del senatore Manconi).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Giovanardi. Ne ha facoltà.

GIOVANARDI *(AP (NCD-UDC))*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che la mia storia di impegno su questo tema mi consentirà di dire anche qualcosa contro corrente rispetto alle osservazioni che ho sentito dei colleghi.

Intanto ricordo che sulla vicenda degli incidenti stradali e delle stragi del sabato sera sono stato più volte battuto in Parlamento. Penso alle mie

proposte. Quando ci furono 9.000 giovani morti in quei terribili incidenti stradali, il Parlamento non volle neanche imporre la limitazione alla somministrazione dei superalcolici alle ore quattro del mattino: la Lega Nord votò contro a questa limitazione e così anche il Partito Democratico. È una storia lunga quella del contrasto a una realtà, che è anche un'emergenza. Tuttavia in venti anni siamo passati da 8.000 a 3.000 morti all'anno; quindi vent'anni fa, quando ogni anno morivano 8.000 persone in incidenti stradali non so neanche cosa fosse, visto che oggi sono 3.000. Ricordo inoltre che sono 3.000 perché per fortuna il legislatore ha introdotto alcuni inasprimenti di pena e soprattutto controlli. Mi riferisco alle cosiddette operazioni Street dragon condotte la notte, che hanno convinto del rischio di avere sanzioni serie nei casi di guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Questa emergenza, giustamente, risponde ad alcune emotività giustificate dell'opinione pubblica. Ci riferiamo sempre ai pirati della strada o a chi, ubriaco, drogato o senza patente, uccide delle persone. Su questo punto di vista io penso che non vi siano problemi: pene da dieci a dodici anni. Il colpevole deve sapere che non deve ubriacarsi, che non deve drogarsi e che se in quelle condizioni guida in una certa maniera e provoca un incidente e uccide una persona, ne pagherà le conseguenze.

Ma il problema, per chi ha letto il provvedimento, è che questo non si rivolge solo a quelle fattispecie, ma anche a quei 20 milioni di italiani che tutte le mattine si mettono in macchina: alla nonna, alla mamma che ogni mattina accompagna il bambino a scuola, all'agente di commercio, al ragazzo neopatentato. Il provvedimento si rivolge a tutti coloro ai quali, non perché vogliono farlo, ma per distrazione, perché c'è il sole o per qualsiasi altro motivo, capita di passare con il rosso o con il giallo, di fare inversione di marcia o di imboccare una strada contromano a causa della nebbia (naturalmente senza accorgersene). Ebbene, anche per loro la pena va da sette a dieci anni di carcere.

Allora io vorrei capire la *ratio* di un provvedimento che parte dai pirati della strada, dagli ubriachi, da quelli che magari rientrano nel contesto di un evento che potevano prevedere, e si estende invece a 20 milioni di persone che tutte le mattine dovrebbe essere terrorizzate perché, nel momento in cui salgono in macchina, pensano che se capita loro qualcosa finiranno in carcere. Ma per quale motivo tenere in carcere una madre di famiglia? Che funzione ha in questo caso il carcere rispetto a chi ha provocato un incidente?

Poiché mi tornava alla mente il caso di un ragazzo che si è suicidato dopo avere provocato due incidenti, ho fatto una verifica. Se cercate i dati su Internet, scoprirete che sono cinque i guidatori che hanno provocato incidenti mortali e che poi si sono suicidati. Per una persona normale, infatti, onesta e tranquilla venire coinvolto in un incidente stradale che provoca una vittima è già un trauma che gli segna tutta la vita e per il quale, naturalmente, vi saranno responsabilità civili. Non dobbiamo fare un provvedimento per il quale in Italia solo chi ha l'autista sta tranquillo, perché tanto guida l'autista e il passeggero non corre nessun rischio.

Allora io mi sono assicurato, ma vorrei che ciò venisse esplicitato dal relatore, del fatto che, quando noi parliamo di pene dai sette ai dieci anni di carcere, non ci riferiamo a persone che non hanno mai provocato un incidente in vita loro, che hanno una vita integerrima e alle quali può capitare questo incidente, così come può capitare a ciascuno di noi o ai nostri familiari. In ogni famiglia, infatti, può capitare che un figlio o un congiunto sia vittima di un incidente stradale; e in ogni famiglia può capitare che un figlio o un congiunto provochi un incidente stradale. Tutti siamo soggetti a entrambe le eventualità.

Allora io mi sono fatto assicurare che, nel caso in cui non ci siano precedenti e che questo evento fortuito sia veramente un incidente, cioè che non ci sia nessuna volontarietà (perché può capitare per strada di provocare un incidente), vi saranno delle attenuanti. Vi sarà sicuramente la responsabilità civile e l'affidamento ai servizi sociali. Chi ha provocato un incidente mortale, anche se madre di famiglia, andrà ai servizi sociali. Ma non facciamo un provvedimento con il quale assommiamo al trauma di chi si rovina la vita provocando un incidente stradale, anche il fatto di tenerlo mesi o anni in carcere. Qualcuno infatti mi deve spiegare se vogliamo davvero equiparare queste fattispecie (l'ubriaco, il drogato, chi è senza patente o scappa al posto di blocco, che è già punito con altre norme e deve essere severamente punito) alla persona che ha la sfortuna di provocare un incidente. Si pensi al caso di un anziano che, a causa della nebbia, imbocca la strada contromano. Capita spessissimo. Se in quel momento arriva dall'altra parte una macchina che va a 180 chilometri all'ora e che, centrandolo, provoca la morte dell'autista. Ebbene io ho qualche dubbio sul fatto che l'anziano, anche con concorso di colpa, se procedeva a tre chilometri all'ora lungo la strada, debba andare in carcere. Ho qualche dubbio – ripeto – che questo comportamento sia saggio e ispirato ad equità. E avverto i colleghi che, se non moduliamo bene la norma, la prima volta che capiterà il caso di una madre di famiglia, di una signora o di un lavoratore che rientrano all'interno di questa fattispecie che andranno in carcere, ci sarà una mobilitazione da parte dell'opinione pubblica al contrario che dirà: «Ma come, quello non è mica un pirata! Non ha mica bevuto! Non è mica drogato», ma purtroppo – come può succedere a tutti nella vita – ha fatto una cosa per imprudenza, negligenza, disattenzione o fatalità che ha provocato un incidente.

Siamo quindi favorevoli a questo provvedimento: vorrei solo che venisse calibrato in maniera tale per cui – lo vedremo domani anche con gli emendamenti – il carcere spetti a chi se lo merita ed ai pirati della strada, anche come deterrente. La storia ha dimostrato infatti che si può scendere da 8.000 a 3.000 ed anche a 2.000 morti, dunque occorre attenuare questo fenomeno per salvare vite umane. Non servono invece norme penali generalizzate, che potrebbero colpire anche persone nelle quali non è ravvisabile alcun tipo di dolo, quindi non vi è alcuna necessità di aggravare una situazione che, per la famiglia coinvolta e le persone a cui è capitato quell'accidente, è già una fatalità che rovina la vita. (*Applausi del senatore Sangalli*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Liuzzi. Ne ha facoltà.

LIUZZI (CRi). Signor Presidente, ancora un reato e l'ulteriore identificazione di un reato nella già affollata costellazione dei codici italiani, quasi a sottolineare – se ve ne fosse bisogno – il vezzo tutto nazionale di legiferare a dismisura e di appellarsi alla norma, ammettendo così il *deficit* di buon senso e di buone maniere, la discrasia dei valori e la discrepanza fra intenzioni buone, tese a limitare il ricorso a nuova legislazione, e la pratica governativa e parlamentare di regimentare, di inserire per forza in un alveo e di «mettere a posto le carte», prosaicamente parlando.

Ho l'impressione che questa volta, così come sta accadendo con impressionante frequenza, la spinta a fare la legge sia di derivazione popolare e demagogica, con una buona dose di propensione ad assecondarla. A mettere mano al codice della strada ci si ritrova in tanti: l'omicidio stradale e nautico è una fattispecie che drammaticamente condiziona le coscienze ed impressiona gli individui. Certo, da alcuni decenni, gli incidenti stradali sono causati dalla guida in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze psicotrope.

C'è già l'articolo 186 del codice della strada che vieta la guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'assunzione di bevande alcoliche. Reputo giusto intervenire a tale proposito e urgente introdurre sanzioni e pene per chi non riconosce nel proprio comportamento irresponsabile un danno incalcolabile per il prossimo. Troppe vite bruciate, troppe stragi del sabato sera, troppi titoli di quotidiani, troppe aperture di telegiornali che squarciano i tranquilli pomeriggi delle domeniche italiane annunciando l'ennesimo incidente con decessi, feriti, investimenti, atti di pirateria e stragi di bagnanti.

È il primo intervento, signor Presidente, che svolgo a nome del Gruppo dei Conservatori e Riformisti Italiani: alle vittime della strada va il mio pensiero deferente e commosso. Cosa manca in tutto ciò? A parer mio, il ricorso, anche da parte del legislatore, al buon senso ed al richiamo forte alla responsabilità. Francamente, signori senatori e signore senatrici, avrei preferito leggere nell'articolato delle varie proposte in discussione il ricorso a pratiche di prevenzione. C'è tutto il mondo inesplorato di assunzione delle responsabilità, individuali e collettive: occorrono pertanto maggiore educazione stradale, più attenzione da parte delle agenzie formative, a cominciare dalla scuola e dalla famiglia e sui *media*, all'uso responsabile dei mezzi di locomozione, alla considerazione più umanitaria della velocità come fattore di progresso da usare in pillole, cioè meno mito dei 200 all'ora e più rispetto per l'estetica e la tecnica superlativa dell'oggetto veloce.

Avrei preferito percorsi rieducativi per gli autori dei reati contro la persona connessi alla circolazione stradale. È un salto di qualità quello che va proposto, un'apertura culturale. Non vanno inoltre sottovalutati i comportamenti delle pubbliche amministrazioni, richiedendo più agenti sulle strade e sui percorsi delle vacanze, sulle strade statali e provinciali del ritorno, più controlli dei mezzi e di chi è alla loro guida, insomma

più investimenti e risorse finanziarie del Governo in forze di polizia, dotandole di tecnologie e attrezzature idonee a prevenire. Insomma, serve più personale reclutato con lo specifico compito di tutelare gli innocenti: così si risparmieranno vite umane, ci saranno meno infortuni e meno invalidi, se ne gioveranno le casse dello Stato e delle Regioni, in minori spese per la sanità per far fronte all'emergenza e ai traumi. Servono dunque più controlli da subito, a cominciare dalla prossima estate, dai prossimi *weekend*, dai prossimi ponti festivi, dalle prossime serate in discoteca, affinché ciò che deve riguardare il diritto individuale e collettivo al benessere e alla serenità sia un punto di forza delle buone pratiche messe in campo dalle istituzioni, per assicurare ai cittadini adulti, anziani, giovani e bambini, il diritto alla vita e al progresso. (*Applausi del senatore Carraro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cappelletti. Ne ha facoltà.

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, colleghi, rappresentante del Governo, vorrei fare qualche considerazione preliminare. Innanzitutto do atto al relatore di non essersi risparmiato quanto a revisioni del testo, accogliendo molte delle richieste emerse dal dibattito in Commissione.

Secondariamente, entrando nel merito del provvedimento e guardando all'*iter* che ha avuto in Commissione, vorrei ricordare che è unanimemente emersa in Commissione una sostanziale consapevolezza da parte delle forze politiche della necessità di intervenire con uno strumento legislativo idoneo a ridurre le cause degli incidenti stradali, in particolar modo quelli con conseguenze gravi e commessi da soggetti in stato di alterazione psicofisica per abuso di alcol e droghe. Certo, si è discusso di soluzioni diverse, dall'inasprimento delle pene già previste nel nostro ordinamento all'introduzione di un reato proprio, ipotesi quest'ultima che c'è parsa come la più appropriata. Certo, nel nostro Paese esiste un enorme problema di certezza della pena e il legislatore è quindi obbligato ad individuare minimi di pena molto alti, per garantire almeno dei periodi minimi di effettiva detenzione in carcere. In Italia, senza pene minime elevate, non si va in prigione.

Voglio fare un'ultima premessa: ritengo che l'introduzione del reato di omicidio stradale nel nostro ordinamento sia una scelta di civiltà, perché anche se il numero degli incidenti mortali nel nostro Paese è in diminuzione, abbiamo tutti l'obbligo di adoperarci ulteriormente per far tendere questa cifra allo zero. Questo provvedimento sembra dunque fornire un significativo contributo in questa direzione.

Qual è dunque il risultato del testo uscito dalla Commissione?

Si tratta di un testo giustamente molto severo, che alle pene detentive previste per chi commette il reato di omicidio stradale, in stato di alterazione per abuso di alcol o droga, aggiunge la pena accessoria della revoca della patente dai quindici ai trent'anni. Quindi, pur non arrivando all'ergastolo della patente, si è giunti ad una proposta di pena accessoria che



credo possa trovare una unanime condivisione quanto a severità e straordinaria portata deterrente.

Noi del Movimento 5 Stelle abbiamo chiesto esplicitamente l'introduzione delle pene accessorie della revoca della patente, proprio perché crediamo che possa essere molto rilevante, sotto il profilo della deterrenza e, quindi, della prevenzione dei sinistri. Siamo quindi soddisfatti di questo testo, che riteniamo possa tuttavia ancora migliorare, pervenendo a modifica in fase emendativa.

Ci sono quattro aspetti che convincono meno e che vorrei brevemente illustrare, se avrò l'attenzione del relatore. (*Brusio*).

AIROLA (*M5S*). Se non vi fate troppo i fatti vostri qua dentro! Grazie.

CAPPELLETTI (*M5S*). Come ho anticipato, sarò breve.

Innanzitutto, nel caso di minore apporto al concorso di colpa, sia nell'ipotesi di omicidio stradale che di lesione, le pene proposte potrebbero essere considerate, probabilmente non a torto, eccessivamente penalizzanti. Nei casi di concorso di colpa, infatti, anche in presenza di una percentuale di «colpa» molto bassa, si potrebbe pervenire a condanna per lesioni o omicidio stradale. In altre parole, se un soggetto si trovasse, suo malgrado, ad essere coinvolto in un sinistro causato da grave violazione del codice della strada attribuibile ad altro soggetto, sarebbe probabilmente più opportuno pensare di far scattare le attenuanti, peraltro già previste al comma 4 dell'articolo 1, cioè nelle ipotesi di guida particolarmente pericolosa.

La seconda perplessità riguarda il fatto che sia l'articolo 589-*ter* che il 590-*ter* prevedono comprensibilmente un'aggravante per il conducente che si desse alla fuga. Appare tuttavia sussistere un problema di coesistenza con il reato, già previsto nel nostro ordinamento, di omissione di soccorso.

Una terza perplessità, non meno rilevante, riguarda la decisione di trattare contemporaneamente, nello stesso provvedimento legislativo, sia l'omicidio stradale che quello cosiddetto nautico. Si tratta di fattispecie di reato naturalmente molto diverse per motivi oggettivi e che potevano essere trattate separatamente. Auspichiamo dunque che possa essere stralciata la parte relativa alla nautica e che la stessa possa essere discussa in separata sede: mi pare che, rispetto a questo punto, questa sia anche l'opinione del relatore.

### **Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA (ore 18,51)**

(*Segue CAPPELLETTI*). Infine, un ultimo punto sul quale vorrei richiamare l'attenzione dell'Aula riguarda la guida da parte di minore o di

soggetto sprovvisto di patente, che non è stata probabilmente ben considerata dalle previsioni dell'articolo 2, relativo alle pene accessorie della revoca della patente; patente che per l'applicazione della norma si presuppone quindi esistere. Appare dunque opportuno valutare l'estensione della portata dell'articolo 2 anche a chi è sprovvisto di patente e commette il delitto di omicidio stradale.

Concludo dicendo che il delitto di omicidio stradale non è, né può considerarsi alla stregua di un semplice omicidio colposo. Non si deve e non si può guidare l'auto in condizioni psicofisiche non adeguate perché, guidando l'auto in stato di alterazione psicofisica, si accetta la possibilità di ammazzare qualcuno. È esattamente come usare un'arma. Si configura, quindi, una responsabilità che va ben oltre la mera colpa e di questo il legislatore con il testo in discussione pare abbia tenuto ben conto. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

AIROLA (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AIROLA (M5S). Signora Presidente, noi stiamo legiferando anche sull'onda emotiva: quello in esame è il classico esempio di un disegno di legge che viene discusso di corsa per vicende che si verificano nella società e che provocano onde emotive. Per questo motivo la discussione in esame, almeno per quanto riguarda gli emendamenti, richiederebbe una grande attenzione: volevo solo ricordare questo all'Aula, perché stiamo rischiando davvero – e ho sentito in questo senso commenti trasversali – di introdurre delle norme estremamente pericolose. *(Applausi del senatore Buccarella).*

PRESIDENTE. La ringrazio. Condivido la preoccupazione.

### **Saluto al Consiglio comunale dei ragazzi del progetto «Crescere Cittadini» (Alessandria)**

PRESIDENTE. Salutiamo i rappresentanti del Consiglio comunale dei ragazzi facenti parte del progetto «Crescere Cittadini» dei Comuni di Conzano, Giarole, Mirabello, Occimiano, Terruggia e Villanova Monferrato della provincia di Alessandria. Vedo che almeno i ragazzi hanno già fatto l'Unione dei Comuni, visto che i grandi non ci riescono mai. *(Applausi).*

**Ripresa della discussione del disegno di legge  
n. 859-1357-1378-1484-1553 (ore 18,53)**

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Lo Moro. Ne ha facoltà.

LO MORO (*PD*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, sostanzialmente non condivido l'impostazione del disegno di legge e gli interventi che mi hanno preceduto di esponenti del mio stesso partito e vorrei brevemente spiegare le mie ragioni.

Innanzitutto, le ragioni di fondo di questo provvedimento le capiamo e le condividiamo tutti perché in Italia e nel mondo si muore più per omicidi stradali che per altre ragioni. Quindi che ci sia un problema e che vada affrontato, soprattutto con l'educazione stradale, è innegabile. Do quindi per scontato che siamo tutti dalla stessa parte e che oggi non ci dobbiamo schierare dalla parte di chi è a favore o contro nulla. Siamo quindi tutti consapevoli della gravità del problema.

Molte delle cose che penso le ha già dette il collega De Cristofaro, quindi non mi ripeto. Mi limiterò a segnalare dei limiti forti che vedo in questo provvedimento. Comincio da quelli formali che sono, probabilmente, i meno suggestivi ma che hanno la loro implicazione (il provvedimento l'ho esaminato oggi pomeriggio, ma dei limiti sono abbastanza evidenti).

Un primo limite è che questo provvedimento, che pure avrebbe l'ambizione – che può essere condivisibile – di creare un nuovo reato e quindi una disciplina di quello che viene definito «omicidio stradale» in realtà non raggiunge questo effetto perché mantiene in vita l'articolo 589 del codice penale, secondo comma (richiamerò poi questo punto nella parte di merito del mio discorso). Se dovesse passare questo provvedimento, l'omicidio stradale sarebbe regolato sia dalle norme di legge che oggi ci troviamo a valutare, che dall'articolo 589 del codice penale in materia di omicidio colposo e, in particolare, dal secondo comma di questo articolo che continua ad essere in vigore e che recita: «Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da due a sette anni».

Quindi, ci sarebbe un omicidio stradale base (quello previsto dal secondo comma dell'articolo 589 del codice penale) punito con una reclusione da due a sette anni e poi ce ne sarebbe un altro che è quello di cui stiamo parlando qui oggi pomeriggio. Il che rappresenta un limite formale perché abbiamo l'ambizione di unificare la disciplina e non ci riusciamo.

Un altro limite formale che non è privo di conseguenze e, soprattutto, non lo sarà in fase di applicazione del diritto da parte degli interpreti e dei giudici, è che mentre prima nel terzo comma che viene abrogato, si diceva: «si applica la pena di (...), se il fatto è commesso con violazione

delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da soggetti in stato di ebbrezza e quant'altro» quindi una colpa particolare non generica, quella da violazione delle norme stradali, nella nuova fattispecie di omicidio stradale si parla di colpa in modo generico. Quindi, si passa dalla violazione delle norme del codice della strada e del codice nautico alla colpa generica. Questo è un punto di domanda ed è necessario capire. Lo capirà soprattutto l'interprete, ma mi auguro che questa deficienza possa essere colmata perché non sarebbero più le norme sul codice della strada il distinguo, ma una colpa generica.

Ci sono poi dei limiti sostanziali che mi impediscono di condividere questa normativa dei quali mi accingo subito a parlare. Qualcuno ha già detto che il limite grande è quello del minimo della pena che viene portato, a seconda delle circostanze, a otto e a sette anni.

Il collega del Gruppo Movimento 5 Stelle, interpretando un sentimento popolare molto diffuso, ma che non deve condizionare né il legislatore, né tantomeno i giudici quando applicano la legge, dice: le pene vanno previste alte nel minimo perché altrimenti nessuno va in galera. Questo però non è un argomento giuridico, ma un argomento che qualcuno potrebbe definire di buon senso. Personalmente non ritengo che sia di buon senso; è un argomento che non ha nulla di giuridico e che io, dal punto di vista sostanziale, non potrei mai condividere.

In realtà, si arriva ad un minimo e ad un massimo in maniera sempre proporzionata perché il legislatore non prevede delle conseguenze e quindi pone delle pene in maniera assolutamente irragionevole e sproporzionata. La pena deve essere proporzionata al fatto; e qui veniamo al dunque della normativa oggi al nostro esame.

Non mi riferisco tanto alla circostanza di qualcuno che guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe, ma faccio riferimento all'omicidio stradale commesso da un cittadino. Per questa fattispecie il legislatore – o meglio i colleghi che hanno lavorato su questo testo e quindi la Commissione giustizia – ha cercato di codificare una serie di casi di colpa che evidentemente ha ritenuto particolarmente gravi. Quindi si è sorvolato sul concetto di colpa lieve, grave o gravissima prevista dal codice penale e si è ritenuto di prevedere, una dietro l'altra, una serie di ipotesi nelle quali la pena doveva essere determinata in maniera completamente diversa.

Tutto questo è irragionevole e ve lo dico portando un esempio che tra l'altro è stato richiamato in quest'Aula senza pensare alle conseguenze di ciò che si diceva. Arriveremmo alla conseguenza immediata che in alcuni casi – ad esempio in quello di colui che non si ferma ad un posto di blocco perché non è previsto che commetta una violazione del codice della strada, commettendo infatti violazione di altro genere – si applicherà l'articolo 589, comma 2, del codice penale, che prevede la pena minima di due anni. Invece, chi sulla strada, per qualsiasi ragione, procede contromano subirà una pena dai sette ai dodici anni.

Tutto questo è irragionevole. Un legislatore saggio non discute con la pancia, non ragiona soltanto con le associazioni delle vittime, di chi ha vittime in famiglia, ma deve mettersi in una posizione terza e soprattutto

ha il dovere di capire quali sono le conseguenze. La sproporzione evidente e il fatto che in Commissione giustizia sono stati enucleati alcuni casi, quando ce ne sarebbero tantissimi altri – ed io che ho partecipato a tanti processi di omicidio stradale ne sono consapevole – anche più gravi di quelli enumerati come casi gravissimi, dimenticandosi di tutta una serie di circostanze che restano fuori dalla norma, produce la seguente conseguenza: che per quei casi il legislatore, facendosi interprete di un sentimento raccolto non so bene in che modo dispone una pena particolarmente alta nel minimo e nel massimo (ma soprattutto nel minimo) mentre nel resto dei casi, magari anche più gravi, come quello di chi uccide qualcuno mentre sta forzando un blocco stradale, prevede il minimo, dai due anni in su, stabilito dall'articolo 589, comma 2, del codice penale, che rimane invariato. Tutto questo è – ripeto – irragionevole.

Per tutte queste ragioni non posso condividere questo provvedimento. *(Applausi dai Gruppi PD e Misto-SEL e dei senatori Campanella e Bignami).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Malan. Ne ha facoltà.

MALAN *(FI-PdL XVII)*. Signora Presidente, preliminarmente, a seguito di contatti informali con alcuni Gruppi, credo dovremmo prendere una decisione sul fatto di rinviare a domani...

PRESIDENTE. Senatore Malan, lo faremo dopo aver concluso la discussione generale e le repliche. Allora valuteremo il prosieguo della seduta. Terminiamo intanto la discussione generale e le repliche e poi vediamo come procedere.

MALAN *(FI-PdL XVII)*. Grazie, signora Presidente. Mi riallaccio a questo aspetto pratico perché credo sarebbe utile una riflessione. Se fossi stato tra i primi ad intervenire in questa discussione generale avrei avuto un quadro diverso della situazione. Ora, dopo aver ascoltato tanti interventi, anche di colleghi che si sono iscritti all'ultimo minuto, vedo che c'è una fortissima perplessità da parte di tutti i Gruppi, davvero di tutti, su questo provvedimento. Siamo tutti d'accordo – e noi di Forza Italia lo siamo certamente – a voler modificare le leggi in modo da ridurre il più possibile il numero delle persone che muoiono sulla strada. L'introduzione della patente a punti, avvenuta una decina di anni fa con il secondo Governo Berlusconi, portò ad una forte riduzione degli incidenti e dei morti sulle strade. È stata una misura. Altre sono state prese. Non dobbiamo neppure escludere – perché noi legislatori non dobbiamo pensare di essere onnipotenti in quanto sarebbe il più grave errore che potremmo fare – che si tratti anche di una maturazione nell'atteggiamento medio degli italiani di rapportarsi alla circolazione stradale.

Naturalmente sulle cronache non compaiono i 5.000 morti in più che non ci sono stati nell'anno in corso e che dieci anni fa invece c'erano, perché è una non-notizia quella dell'incidente stradale che non avviene, an-

che se però è una realtà. Le cronache sono invece piene di episodi gravissimi, che sicuramente causano sconcerto, rabbia e volontà di fare qualcosa. La richiesta che ci viene attraverso tanti canali, che per lo più fanno riferimento a delle associazioni, di introdurre il reato di omicidio stradale è sicuramente frutto di quegli episodi che avvengono e che sicuramente dobbiamo fare il possibile per prevenire. Per prevenire gli episodi criminali, però, dobbiamo fare in modo che si puniscano gli atteggiamenti e gli atti criminali, i casi in cui si ravvisi una grave colpa. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Prego i colleghi alla mia sinistra di abbassare il tono della voce, consentendo al senatore Malan di svolgere il proprio intervento.

MALAN (*FI-PdL XVII*). Credo che anche il loro sia un utile dibattito, e lo dico seriamente, seppure sorridendo.

Stavo dicendo che, in questa come in altre circostanze, si rischia invece di assimilare chi provoca accidentalmente un incidente al criminale, che magari più di una volta nella sua vita si mette alla guida in condizioni nelle quali non dovrebbe assolutamente farlo, ubriaco o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, a velocità assurde e pericolose di per sé, tenendo atteggiamenti di grave pericolosità e mettendosi deliberatamente in una situazione di pericolo e finendo per uccidere una persona o per causarle gravi lesioni. Caso ben diverso è quello di chi commette le infrazioni che, leggendo il relativo articolo del codice della strada, sono le stesse, ma con effetti, intenzioni e grado di colpevolezza completamente diversi.

Ho apprezzato molto già in Commissione il tentativo del relatore di dare vita ad un testo che avesse la sua coerenza, ma temo che sia una fatica impossibile. Trasformare quella che dovrebbe essere un'aggravante – e lo hanno detto in tanti nel corso di questa discussione – in una fattispecie rischia, infatti, di essere in sé sbagliato. Come hanno detto molto bene altri prima di me, da ultima la senatrice Lo Moro, ci sono ben altre fattispecie pericolose e pericolosissime che in questo caso non rientrano perché giustamente non possiamo inserirne tantissime: più ne inseriamo, più rischiamo, infatti, di punire atteggiamenti pericolosi, che certamente devono essere repressi, ma con pene da otto a dodici anni o da sette a dieci anni di carcere, che appaiono francamente eccessive. Facendo una scelta, rischiamo però di ottenere un risultato veramente paradossale.

C'è poi anche un altro problema: l'aumento delle pene può aumentare la paura, favorire l'aumento dell'importo delle assicurazioni, nonché un atteggiamento sbagliato nel mettersi alla guida, ma difficilmente può prevenire quegli episodi che poi, quando vengono riportati, suscitano la rabbia collettiva. Non possiamo pensare di reprimere – ad esempio – un episodio come quello recente del diciassettenne che si è messo alla guida e ha ucciso una persona con la sospensione della patente, quando quel ragazzo evidentemente la patente non aveva.

Prendiamo il caso dei cinque suicidi, citati dal senatore Giovanardi, commessi da persone che hanno causato, evidentemente in modo del tutto

indipendente dalla loro volontà, magari per imprudenza, la morte di una persona: possiamo pensare di spaventare queste persone che si sono inflitte da sole la morte aumentando di qualche anno le pene previste?

Spesso si dice che bisogna dare un segnale ma io, abbastanza spesso, dico che il segnale che dobbiamo dare come legislatori è di fare bene il nostro mestiere, e non di dare segnali purché sia.

Quando andiamo dal medico, chiediamo che ci dia non dei segnali, ma la giusta diagnosi e la giusta terapia. Non chiediamo certo che ci dia un segnale indossando un camice particolarmente sgargiante o prescrivendoci degli esami medici particolarmente spettacolari, ma chiediamo che ci prescriva gli esami e la terapia che servono.

C'è poi il problema, citato dal collega del Movimento 5 Stelle, del concorso di colpa. Leggendo il testo, siamo portati a pensare che la fattispecie del concorso di colpa vada bene: uno ha il 90 per cento della colpa, ma poi l'incidente avviene anche perché l'altra persona ha una parte di colpa. E invece no. Secondo come è scritto, è punito anche chi ha il 10 per cento di colpa. Quanti sono capaci, nei pochi secondi che il traffico consente, di capire quei segnali di divieto di transito o di accesso, a volte fatti di decine di righe di testo, presenti all'ingresso delle zone a traffico limitato, e nei quali sono anche riportate le indicazioni a seconda che l'auto rientri nella categoria Euro 0, Euro 2 o Euro 3, che sia domenica o festivo, che sia la ricorrenza del santo patrono o via dicendo? Si tratta di 20, 30 righe di testo. Nei centri urbani succedono queste cose. Abbiamo dei paradossi, perché una persona accede in zone di questo genere, magari in contromano, e poi arriva uno che, in moto o in auto, va a 150 chilometri orari e si ammazza (se si va a quella velocità e ci si scontra, ci si ammazza). La colpa è di colui che, poveretto, ha fatto capolino in una strada contromano. Richiamo anche il caso citato dal senatore Giovanardi: mi riferisco a chi imbocca per sbaglio, ad esempio con la nebbia, una strada contromano, ed è soggetto a pene da sette a dieci anni di carcere.

C'è poi un problema ulteriore. Qui – per esempio – puniamo chi va contromano ma non chi entra in una zona pedonale. Pertanto, chi va in una zona dove il traffico è vietato non è colpito, mentre è colpito chi lo fa con un natante. È infatti prevista la fattispecie di chi, con un natante, va in una zona dove è proibito circolare con un mezzo a motore per acqua. La stessa cosa, fatta in un'isola pedonale, come ad esempio, piazza del Pantheon, non è punita. Sono davvero delle bizzarrie.

Noi rischiamo, tra l'altro, che, nel momento in cui si arriva all'applicazione della normativa, ci sia una pronuncia per irragionevolezza da parte della Corte costituzionale.

Aggiungo un altro problema. Non abbiamo considerato il fatto che le lesioni o la morte possono essere causate anche ad una persona che si trova nel nostro stesso veicolo. Se non sbaglio, nel leggere il testo, le lesioni guaribili in più di venti giorni danno luogo ad un'azione d'ufficio e non a querela di parte. Può, quindi, succedere che la persona che è con noi in auto (che si presume sia un nostro congiunto, una persona a noi vicina) probabilmente, considerate le circostanze, non vorrà presentare denuncia.

Tuttavia, se si procura un danno (ad esempio, si rompe un braccio e, trattandosi di una frattura, la prognosi sarà probabilmente superiore ai venti giorni), c'è il rischio di anni di carcere magari a danno del marito, del padre o del figlio. Rischiamo veramente di fare qualcosa di dannoso.

Al di là del fatto di votare domani e di dare segnali, e alla luce proprio del dibattito svolto, credo che, se la discussione generale serve a qualcosa (direi che oggi è davvero servita), dobbiamo prendere qualche provvedimento utile dal punto di vista della dinamica e dell'andamento dei lavori, così da elaborare qualcosa di diverso. Alla luce della discussione svolta, del lavoro compiuto in Commissione e degli interventi fatti, potremmo adottare – sì – un provvedimento che venga incontro a tutto quello che in pratica gli interventi hanno detto. Credo non sia davvero la strada giusta approvare una legge dicendo – io ho sentito fare questi commenti, anche da parte di chi non ha parlato – che è terribile e ha degli aspetti veramente paradossali, ma deve essere votata. In questo modo rischiamo che qualcuno dica che il Parlamento è inerte e altro ancora. Ma rischiamo molto di più se adottiamo una legge ingiusta e grave, che potrebbe accrescere ulteriormente la sfiducia della gente nella legge, nello Stato e anche nel Parlamento. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Filippi. Ne ha facoltà.

FILIPPI (*PD*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, mi sono permesso di prendere la parola in ragione del particolare punto di vista che sulla materia ho maturato, essendo membro della Commissione trasporti del Senato ormai da più di nove anni e in ragione dell'aver seguito molto da vicino due precedenti provvedimenti di riordino del codice della strada (uno, per altro, anche come relatore).

In questi anni, in ragione di tale lavoro, ho avuto il privilegio di entrare in contatto confidenziale – come è naturale – con molti esperti del settore che, per competenze e ruolo, sono ogni giorno a contatto con la strada e con la problematica applicazione del codice. Grazie a loro, in questi anni, ho maturato un livello di consapevolezza dei problemi differente rispetto a nove anni fa e, sempre grazie a loro, ho cambiato un approccio ai problemi fatto talvolta di approssimazioni, ma anche di resistenze e pregiudizi.

Va subito detto, a scanso di equivoci, che i dati sull'incidentalità nel nostro Paese, nonostante un sensibile miglioramento negli ultimi anni (specie per i decessi), rimangono ancora molto alti e assolutamente inaccettabili. Sebbene abbiamo quasi dimezzato le morti per incidenti stradali dal 2001 ad oggi, la loro composizione anagrafica e la tipologia delle vittime – le utenze deboli della strada, deboli perché meno protette – ci inducono a ritenere che la nostra missione non solo non sia terminata o sia già a buon punto, ma al contrario sia appena all'inizio. Ciononostante, proprio per meglio corrispondere all'obiettivo comunitario che prevede per i prossimi dieci anni l'ulteriore dimezzamento del numero delle vittime sulla strada, occorre che le norme che il legislatore è chiamato ad



assumere facciano un salto di qualità corrispondente all'innalzamento dell'obiettivo atteso. Al legislatore non è chiesto, quindi, di agire in termini emotivi, in ragione di un fenomeno complesso che richiede al contrario un approccio scientifico, determinato e magari anche intransigente su alcuni principi che costituiscono i principali fattori di incidentalità, particolarmente gravi.

Vorrei ricordare che, in questi anni, molte norme che il Parlamento ha approvato hanno costituito fattore di successo perché hanno superato una visione ideologica o di parte. In spirito davvero *bipartisan*, sono state abbandonate norme frutto di un approccio emotivo, come quelle legate all'inasprimento delle sanzioni, nella errata convinzione che costituissero un efficace deterrente alle infrazioni. Sono state assunte iniziative più sostanziali, come quelle legate ai maggiori controlli sulla strada o alla previsione di norme ferree, come quelle che hanno interessato, per ragioni opposte, i neopatentati e gli autisti professionisti. Significativi interventi sono stati rivolti all'educazione stradale, specie per i più giovani e i giovanissimi nelle scuole. Voglio segnalare anche l'efficacia che ha registrato l'introduzione della patente a punti e il suo costante affinamento sul piano del funzionamento procedurale. In questi anni di grandi innovazioni tecnologiche, molti sono stati anche i cambiamenti che, di riflesso, si sono registrati sulle strade, da un generalizzato miglioramento delle infrastrutture e delle strumentazioni di controllo (si pensi, per esempio, al *tutor*) a quelli sulle autovetture, con prestazioni sempre migliori anche in termini di sicurezza.

È bene essere chiari: l'aspetto su cui occorre fare ancora molta strada è quello invece legato ai comportamenti dei conducenti. Venti anni fa era sicuramente la velocità – come è stato detto – la prima, principale e quasi esclusiva causa di morte. Oggi sappiamo che non è più l'unico fattore, perché ad essa deve essere correlato anche lo stato di guida del conducente (ebbrezza, ubriachezza, stordimento o distrazione). Correre sulla strada con macchine sempre più veloci aveva portato il nostro Paese ad avere ogni anno progressivi, tristi primati di incidentalità e di vittime. Negli anni che ci stanno alle spalle, sono stati lo stato di ebbrezza e più spesso di manifesta ubriachezza le cause che hanno causato i più tragici incidenti, talvolta unite all'omissione di soccorso. Quest'ultimo è un comportamento particolarmente odioso e disumano e, per questo, meritevole di un effettivo inasprimento sanzionatorio. Per questo occorre assumere norme ancora più radicali ed intransigenti in materia, per arrivare ad affermare – com'è stato ricordato – il concetto che o si guida o si beve.

Ma, negli anni a noi ancora più recenti, sembra sia il fenomeno delle distrazioni al volante quello che tende trasversalmente a causare il maggior numero di incidenti stradali, talvolta con esiti anche drammatici. Tutto ciò per dire che spesso il legislatore si è ritagliato il ruolo di assecondare le tendenze in atto, registrando in ritardo le evoluzioni che, sul piano delle innovazioni o dei comportamenti, andavano determinandosi. Più raramente il legislatore è stato in grado di anticipare le tendenze e di porvi preventivo rimedio. Ma mi sento di dire che mai il legislatore ha assecondato lo spirito emotivo del momento, sia che si trattasse dei ri-

levanti interessi delle case automobilistiche o delle concessionarie autostradali, sia che si trattasse della disperazione inconsolabile dei parenti delle vittime.

Nell'approcciare questo provvedimento, pur comprendendone la *ratio* e la stretta che si intende porre sui recenti fenomeni di pirateria stradale, legando, magari forse anche non del tutto appropriatamente, alcune fattispecie di incidenti con la volontarietà del danno prodotto (in particolar modo circa lo stato di ebbrezza e l'assunzione di sostanze stupefacenti prima di porsi alla guida dell'autovettura), meno riesco a comprendere perché dalla trasgressione di alcune norme si voglia far discendere la volontarietà e, conseguentemente, con l'inasprimento della pena. Già l'eccesso di velocità, in condizioni di guida sobria, può costituire un fattore che percettivamente risulta estremamente differenziato a seconda della autovettura e del conducente, ma mi rendo conto che l'inasprimento della pena vuole avere – immagino – anche un fine propedeutico ad una maggiore specifica attenzione.

Di certo l'inversione ad «U» può costituire un comportamento non tollerabile sul piano del rispetto delle norme basilari del codice e la cui volontarietà è generalmente abbastanza evidente, anche intuitivamente. E quindi, in caso di provocato decesso, può essere comprensibile una sanzione esemplare per queste due fattispecie.

Ma le due fattispecie su cui mi sorgono – e non solo a me – non poche perplessità sono quelle riferite alle sanzioni conseguenti al decesso determinato sugli attraversamenti pedonali e sull'attraversamento in corrispondenza dell'incrocio con semaforo rosso. Ciò non dipende certo dal fatto che sia meno grave il comportamento, ma le statistiche e le testimonianze dirette ci segnalano come ricorrenti siano tali incidentalità e come le soluzioni vadano ricercate probabilmente su un altro piano, non sempre riconducibile ad una volontarietà del conducente. Basti pensare alla quantità di incidenti che avvengono sugli attraversamenti pedonali in strade urbane a doppia corsia e ad alta intensità di traffico per capire che, talvolta, il problema risiede nella mancanza o nella non adeguata segnalazione di tali attraversamenti e/o a regole del codice che probabilmente devono essere rimodulate, prevedendo più appropriati attraversamenti semaforici a chiamata.

E cito poi l'attraversamento di incroci con il semaforo rosso. Credo che molti di noi siano incorsi involontariamente nell'infrazione suddetta, per distrazione, perché abbagliati dal sole o perché non funzionante il semaforo.

Ecco, mi appunto solo su queste due fattispecie e raccomando al Governo e al relatore prudenza: prudenza a scrivere norme che rischiano di generare più problemi di quanti possono risolverne e soprattutto rischiano di essere sconfessate dalla realtà delle cose; norme che su queste due fattispecie, come sommessamente ci viene detto dagli esperti più affidabili, rischiano di essere inapplicate, se non addirittura di produrre danni ingenti, specie per i soggetti meno abbienti, per essere adeguatamente tutelati in giudizio. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.  
Ha facoltà di parlare il relatore.

CUCCA, *relatore*. Signora Presidente, molto rapidamente e in maniera estremamente schematica, tratto gli argomenti che sono stati portati all'attenzione di quest'Aula.

In merito al problema dell'ergastolo della patente, mi sono già espresso nel corso della relazione introduttiva: l'ergastolo della patente è inattuabile e non è possibile, perché sarebbe una misura assolutamente inidonea, in quanto, con la riabilitazione, di fatto, diventerebbe non operativa e si avrebbe la restituzione della patente in tempi estremamente brevi. Come ho detto, quindi, a seguito del confronto in Commissione, si è optato per un sistema sanzionatorio sicuramente più grave, più efficace e soprattutto più certo di quanto sarebbe l'ergastolo della patente che, al di là della suggestione della terminologia, non otterrebbe l'effetto cui sarebbe destinato.

Altri hanno auspicato un sistema sanzionatorio più grave, includendo anche l'ipotesi di cui all'articolo 186, comma 2, lettera *b*), del codice della strada nel sistema sanzionatorio che è stato previsto, invece, esclusivamente per la fattispecie di cui alla lettera *c*). A questo riguardo, bisogna dire che effettivamente anche questo problema è stato posto in Commissione, ma si è optato per una differenziazione – come ha ricordato anche il senatore Falanga nel corso del suo intervento – proprio per la demarcazione abbastanza netta esistente tra gli effetti che può avere un grado alcolemico come quello previsto dalla lettera *b*) del comma 2 dell'articolo 186, rispetto agli effetti di quello invece previsto dalla lettera *c*).

Un altro argomento decisamente più sensibile è relativo ad alcune fattispecie di violazione introdotte, come è stato ricordato dal senatore Filippi nel corso dell'ultimo intervento. Questo problema in Commissione è stato affrontato.

Non c'è una preclusione di tipo pregiudiziale perché venga affrontato questo tema anche in sede emendativa. Tuttavia, vorrei ricordare che abbiamo preso in considerazione, prevedendole espressamente nel testo del disegno di legge in discussione, le fattispecie statisticamente indicate come quelle che hanno causato numerosi morti. Non è vero, quindi, che si configura un doppio sistema: da un lato, quello previsto dall'articolo 589, secondo comma, del codice penale (che rimane in piedi) e, dall'altro, quello che prevede – sì – l'omicidio stradale. Infatti, se una persona fa retromarcia assolutamente ordinaria, non veloce, e, per una distrazione, non vede che dietro c'è una persona, è evidente che in quel frangente si rimane nell'ambito della pena prevista dall'articolo 589, secondo comma, del codice penale. Altro caso è, invece, quello riferito alle situazioni più ricorrenti, che abbiamo introdotto nell'articolo di legge e che più di tutte causano morti. Vorrei ricordare – come ho già detto nella relazione introduttiva – che il problema del semaforo rosso è di educazione: dobbiamo, cioè, abituarci a capire che, quando siamo in macchina, dobbiamo pensare a guidare e non a fare altro. E sarà poi il giudice a valutare

se il sole in faccia impediva la visuale libera o una fronda copriva il semaforo, che sono quei casi in cui è evidente che la responsabilità è esclusa.

Al contrario, non condivido assolutamente ciò che si è detto in merito all'inosservanza dell'ordine di fermarsi da parte delle forze di polizia. Di questo caso abbiamo avuto un esempio recentissimo con la morte della signora filippina, i cui responsabili adesso non sono indagati per omicidio colposo, ma per omicidio volontario, perché la scelta di superare un posto di blocco implica un atto fatto con coscienza e volontà e, quindi, si risponde di omicidio doloso e non colposo. Mi sembra, pertanto, un argomento assolutamente pretestuoso. E tornerò successivamente sulla questione dell'entità delle pene.

Il senatore Falanga ha sostenuto che a chi si rifiuta di sottoporsi all'esame dovrebbe essere applicata la stessa pena prevista per l'ipotesi in cui invece questo accertamento possa essere fatto. Ebbene, io non credo si possa equiparare l'esame del DNA e il rifiuto di sottoporsi a tale esame in caso d'indagine sulla paternità ad una fattispecie penale per la quale è prevista una pena estremamente grave. Inoltre, non credo esista un giudice disponibile a condannare, sulla base di una presunzione di colpa (perché di presunzione si tratterebbe), chi si rifiuti di sottoporsi agli accertamenti, né si può prevedere altrettanto.

Si è parlato poi della fuga ed è stata appositamente prevista un'aggravante, che non va confusa con l'omissione di soccorso. Nell'ipotesi in cui si verifichi anche l'omissione di soccorso, è evidente che il responsabile risponderà sia della fuga con l'aggravante prevista da questa normativa, che dell'omissione di soccorso, la quale, perché sia configurabile, deve presentare i requisiti previsti dalla norma di legge. Stasera ho sentito di nuovo parlare di dolo eventuale, ma mi sembra inutile farlo, perché le sentenze della Cassazione, soprattutto le ultime, hanno ormai sgombrato il campo da qualsiasi ragionevole dubbio: di dolo eventuale non si può parlare e, in questo caso, siamo sicuramente nell'ambito della colpa e in esso dobbiamo rimanere.

Il senatore De Cristofaro ha parlato del problema delle pene. Mi riferisco al sistema che è stato adottato e, cioè, l'innalzamento dei minimi delle pene. Premesso che concordo con il fatto che non è la galera – come ho detto in maniera estremamente chiara anche nella relazione introduttiva – che risolve questi problemi, dobbiamo riflettere, tenendo conto del computo delle circostanze, su quel minimo della pena.

Apro qui una rapida parentesi per dire che, nel corso delle audizioni, è emerso in maniera inequivocabile il problema che si è soliti applicare i minimi della pena e da essi si parte sempre. E allora bisognerà andare dalla madre e dal padre del bambino di quattro anni che è stato loro strappato dalle mani e ucciso da un motociclista che viaggiava ad altissima velocità per spiegargli perché continuiamo a consentire l'applicazione della pena di sei mesi. Ciò significa che, di fatto, non esiste alcuna conseguenza sul piano penale per quelle persone. Come sapete, infatti, con la pena di

sei mesi si rientra nell'ambito della concessione della sospensione condizionale della pena e non si vede la galera.

Ma quella galera di cui parlava il senatore De Cristofaro, partendo dai minimi della pena prevista, non si vedrà egualmente, perché si dovrà, ovviamente, accedere alle misure alternative e, quindi, all'affidamento in prova ai servizi sociali, che sicuramente serviranno a rieducare chi si è reso responsabile di fatti così gravi. Ma quegli otto anni sono evidentemente la soglia minima per evitare che venga concessa la sospensione condizionale della pena e, quindi, che gli effetti penali di una condanna per fatti così gravi vengano posti nel nulla. Quella soglia di otto anni è effettivamente il minimo che consente di evitare la sospensione ma, contestualmente, la galera nella maggior parte dei casi (evidentemente non parlo della recidiva, perché non sarebbe possibile accedervi), con le misure alternative alla detenzione.

È vero che le norme sono estremamente severe, ma è ciò che ci è richiesto. Si tratta di dare, finalmente, efficacia a queste norme che, fino ad oggi, sono state considerate di serie B. Le norme del codice della strada sono poste a tutela dell'incolumità personale e altrui. Dobbiamo abituarci a comprendere che, quando ci mettiamo alla guida di una vettura, stiamo utilizzando un'arma e che quell'arma può uccidere, anche per fatti di lievissima entità, come può sembrare il passaggio col semaforo rosso o anche l'attraversamento pedonale.

A tutti noi, nella vita quotidiana, credo sia capitato di protestare quando, fermi davanti alle strisce pedonali per far attraversare qualcuno, affianco (anche per fatti del genere si è verificata una seria infinita di morti) è sfrecciata una moto, incurante del fatto che ci si ferma non per il gusto di farlo, ma per rispettare una regola del codice della strada che impone di far passare i pedoni che attraversano le strisce pedonali. È evidente che, se quella moto sfreccia, se ne infischia del contenuto delle norme del codice della strada che – come ho già detto – sono poste a tutela dell'incolumità della collettività.

Noi dobbiamo, quindi, svolgere senz'altro un serio servizio di educazione, ma sono anche convinto che le norme che stiamo introducendo svolgeranno un serissimo servizio di prevenzione e di osservanza del codice della strada, da troppo tempo svillaneggiato e la cui inosservanza ha causato effettivamente la morte di tante persone assolutamente incolpevoli.

È vero che il sistema sanzionatorio è grave, ma voglio ricordare che le persone morte non torneranno mai più in vita. Spesso sono bambini, e quasi sempre vittime assolutamente incolpevoli dell'inosservanza di norme da parte di tutti noi, che pensiamo di essere bravi piloti e di avere padronanza delle vetture. Lo facciamo tutti, e includo me stesso, perché siamo soliti pensare che incidenti del genere non ci possano accadere. Purtroppo, invece, la storia ci dice che nella quotidianità accade che, dalla inosservanza di quelle norme, apparentemente inutili, deriva una serie infinite di morti di persone che non torneranno mai più agli affetti dei loro cari, ma vivranno solo nel loro ricordo. Concediamo loro almeno di ve-

dersi data una giustizia seria ed efficace, che – come ho detto – non è la galera. Sono sempre stato contrario all'innalzamento delle pene, sebbene sia l'unico sistema per dare una risposta in qualche maniera veramente rispondente alle esigenze. E non si finirà in galera, perché, a conti fatti – ed è sufficiente farli per vederlo – i tanti sistemi alternativi di cui ho parlato non faranno finire in galera per lungo periodo le persone, le quali potranno dunque sicuramente evitarla. È evidente poi che, in sede emendativa, quei casi di cui ha parlato anche il collega Filippi, che ha chiuso la discussione generale con il suo intervento, potranno essere eventualmente rivisitati, tenendo però sempre presente – tengo a sottolinearlo – che anche l'inosservanza di norme che sembrano elementari può provocare, comunque, la morte di un soggetto.

Quando invece sussistono i motivi per cui non è stato possibile osservarle, come nei casi citati in precedenza, è evidente che il buon senso del giudice porterà alla corretta applicazione della legge e consentirà di evitare l'applicazione di pene tanto severe per fattispecie che, di fatto, non sono rispondenti a quelle previste dalla nuova normativa.

**PRESIDENTE.** Colleghi, il Governo – credo anche al fine di approfondire gli elementi emersi durante la discussione – data l'ora a cui siamo giunti, ritiene di replicare nella seduta di domani.

Rinvio pertanto il seguito della discussione dei disegni di legge in titolo ad altra seduta.

### **Parlamento in seduta comune, convocazione**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Parlamento in seduta comune è convocato giovedì 11 giugno 2015, alle ore 15, per la votazione relativa all'elezione di due giudici della Corte costituzionale. La chiama avrà inizio dai senatori.

### **Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno**

**LO GIUDICE (PD).** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**LO GIUDICE (PD).** Signora Presidente, colleghe e colleghi, stamattina, dopo più di un anno e mezzo di lotta contro il cancro, è morto a Madrid, a soli cinquantacinque anni, Pedro González Zerolo.

È stato uno dei principali attivisti europei per i diritti LGBT. Avvocato, consigliere comunale di Madrid dal 2003 al 2011, presidente del Partito Socialista di Madrid dal 2007, Zerolo iniziò il proprio impegno politico già nel 1998, come Presidente della FELGT, la Federazione spagnola delle organizzazioni LGBT, finché nel 2004 Zapatero lo chiamò a rico-

pire la carica di responsabile nazionale del PSOE per le ONG ed i movimenti sociali.

In quegli anni, Zerolo fu il principale animatore della battaglia per l'estensione del matrimonio civile alle coppie dello stesso sesso, approvata poi nel 2005. Per la prima volta, un Paese dell'Europa meridionale riconosceva il matrimonio alle coppie dello stesso sesso, presto seguito da altri Paesi latini, dal Portogallo all'Argentina, dall'Uruguay al Messico, al Brasile.

Lo conobbi quell'anno, quando lo invitammo in Italia a raccontarci com'era stato possibile che un Paese così fortemente cattolico, con alle spalle una dittatura liberticida, avesse preso una decisione che, all'epoca, era innovativa e coraggiosa, assunta sino ad allora solo da Olanda e Belgio. Si era rotto un argine di pregiudizio ed era partita un'onda che avrebbe prodotto la stessa legge in 14 Stati europei nel giro di pochi anni.

Pedro Zerolo è stato protagonista anche di una legge importante sull'identità sessuale e sui diritti delle persone transessuali, che ha portato in Spagna la possibilità di un cambiamento e di un'attribuzione anagrafica del sesso anche senza l'operazione chirurgica: anche in questo caso, una misura seguita da tanti altri Paesi europei.

Grande comunicatore, Zerolo uscì fuori pubblicamente con la sua malattia – un cancro al pancreas – affrontandola senza timore, con grande forza, e senza abbandonare quel partito che amava tanto e in cui continuò a militare fino alla fine. Ateo, repubblicano, gay, femminista, socialista: un difensore dei diritti civili di cui oggi mi fa piacere che l'Assemblea possa ricordare la figura, perché è stata una di quelle che ha prodotto, all'interno del continente europeo, un grande vento di libertà e un grande esempio di lotta per i diritti civili, per la civilizzazione del suo Paese e dell'Europa intera. (*Applausi dal Gruppo PD*).

\* PAGLIARI (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGLIARI (PD). Signora Presidente, voglio portare in questa Assemblea la solidarietà per il caso della fabbrica «ex Fincuoghi» di Borgotaro, in Val di Taro, provincia di Parma. Lo scorso 8 giugno, i 120 lavoratori di questa fabbrica hanno ricevuto la comunicazione della cessazione dell'attività produttiva, senza nessuna spiegazione e senza giustificazione alcuna. Sono così cominciate le procedure di legge per la messa in cassa integrazione e per tutte le attività conseguenti. C'è stata una forte reazione del territorio e di tutti i lavoratori, per l'importanza che questa fabbrica riveste in un'economia di montagna, già depressa, in cui chiudere una fabbrica di questo tipo vuol dire far precipitare l'occupazione a livelli ancora più bassi di quelli che comporta la crisi economica.

Insieme ai deputati Maestri e Romanini, che provengono dalla mia stessa città, abbiamo presentato un'interrogazione con carattere d'urgenza al Ministro del lavoro. Voglio dunque richiamare l'importanza di un inter-

vento deciso dello stesso Ministro del lavoro e dell'apertura di un tavolo di crisi presso il Ministero dello sviluppo economico, per dare un supporto e una soluzione a questa vicenda, che non può finire in questo modo. Al di là della crisi, si tratta di uno stabilimento che deve poter riprendere l'attività, dal momento che non c'è alcuna ragione per cui debba essere interrotta. Lo stesso gruppo, che ha comunicato i licenziamenti, pochi giorni prima aveva dato notizia positive sullo sviluppo dell'attività in questo stabilimento. Voglio dunque testimoniare ciò, in questa sede, ribadendo un impegno nei confronti dei lavoratori e la mia solidarietà a questi ultimi e alle loro famiglie, per questo momento della loro vita certamente molto doloroso. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

### **Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio**

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### **Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 10 giugno 2015**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 10 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

#### **I. Seguito della discussione dei disegni di legge:**

SCILIPOTI ISGRÒ. – Modifiche al codice penale, all'articolo 380 del codice di procedura penale e al codice della strada, in materia di omicidio stradale (859).

– FALANGA. – Modifiche al codice penale per l'introduzione dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali (1357).

– MOSCARDELLI ed altri. – Norme in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali (1378).

– STUCCHI. – Modifiche agli articoli 589, 590 e 590-bis del codice penale, nonché all'articolo 381 del codice di procedura penale, e introduzione degli articoli 589-bis e 590.1 del codice penale, riguardanti la configurazione del reato per l'omicidio stradale (1484).

– GINETTI. – Norme in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali (1553) *(Relazione orale)*.

#### **II. Discussione del disegno di legge:**

Delega al Governo per l'attuazione della direttiva 2014/23/UE del 26 febbraio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'ag-



giudicazione dei contratti di concessione, della direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE e della direttiva 2014/25/UE del 26 febbraio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (1678) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (*ore 19,42*).



## Allegato B

### **Testo integrale della relazione del senatore Cucca sul disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553**

Il disegno di legge, approvato quale testo unificato dalla Commissione giustizia, giunge in Aula dopo un intenso lavoro di discussione e di confronto serrato su un tema estremamente importante e tanto atteso da tutti. E poiché il tempo è tiranno, voglio da subito ringraziare, a prescindere da quello che sarà l'esito finale, i colleghi della 2<sup>a</sup> Commissione i quali, tutti, hanno dato un importante contributo alla stesura del testo proposto all'Aula. E mi sia consentito anche un ringraziamento ai funzionari della 2<sup>a</sup> Commissione dottori Cavallucci e Smurra, per le elevatissime professionalità e competenza con cui hanno supportato i lavori della Commissione stessa e per la pazienza con cui hanno sopportato la mia persona.

Con la sua approvazione, il Senato fornisce, introduce e disciplina i reati di omicidio stradale e nautico e di lesioni personali stradali e nautiche e si dà finalmente risposta ad un'esigenza di giustizia estremamente diffusa nell'opinione pubblica, di fronte al ripetersi incessante di tragici episodi di sinistri stradali, determinati soprattutto da soggetti che si mettono alla guida di veicoli a motore sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti, cagionando la morte o le lesioni a persone incolpevoli che spesso casualmente si trovavano nel posto sbagliato e nel momento sbagliato.

Di fronte al fatto che il sistema vigente troppo spesso non è stato capace di offrire sanzioni adeguate alla gravità dei fatti, si è diffusa nell'opinione pubblica la necessità di un nuovo sistema sanzionatorio che, da un lato, punisca con pene adeguate i responsabili di fatti così gravi, impedendo anche che essi possano rimettersi alla guida poco dopo il verificarsi dell'evento. Dall'altro lato, si è diffusa l'esigenza che il nuovo sistema svolga anche un efficace ruolo di deterrenza e prevenzione.

Al riguardo, tuttavia, mi preme sottolineare che quando il provvedimento entrerà in vigore il percorso non potrà considerarsi concluso. Credo infatti che in questa sede sia necessario sottolineare che rimane la necessità che si svolga un'adeguata opera di prevenzione e di educazione, che induca finalmente il cittadino a comprendere che le norme dettate dal codice della strada non sono norme di serie B, ma anzi sono norme il più delle volte dettate dall'esigenza di salvaguardia dell'incolumità personale ed altrui. Si tratta in sostanza di far comprendere a tutti che mettersi alla guida di una vettura su una strada pubblica equivale ad impugnare un'arma il cui uso sconsiderato può provocare effetti letali, pur in presenza della massima perizia nel suo utilizzo.

In questo senso, auspico pure che, oltre ad una capillare campagna di sensibilizzazione e di educazione, vengano incrementati i controlli da parte delle forze di polizia.

È altresì necessario far presente immediatamente che sono stati proposti diversi emendamenti che prevedono lo stralcio, o meglio la soppressione della parte del testo che prevede l'omicidio nautico. In effetti, i testi originari prevedevano solo la figura dell'omicidio stradale e solo successivamente è stata introdotta la figura dell'omicidio nautico. Parrebbe opportuno e utile accogliere le proposte di soppressione della parte del provvedimento che riguarda la nautica, dato che il Senato nel novembre 2014 aveva già approvato la legge delega per il riordino del codice della nautica da diporto che, attualmente, è all'esame della Camera dei deputati. In tal modo si otterrebbe il risultato di un provvedimento più agile e snello e inquadrato nel sistema della circolazione stradale, regolato dal codice della strada, lasciando sempre per una corretta inquadratura sistematica, che le figure dell'omicidio nautico siano previste e regolate dall'emanando codice della nautica di cui si è parlato, con l'auspicio che esso venga approvato nei tempi più brevi possibili.

Nel merito il provvedimento si compone di sette articoli.

L'articolo 1, comma 1, introduce nel codice penale, all'articolo 589-*bis*, il nuovo reato di omicidio stradale e nautico. Il delitto in questione sanziona: con la pena della reclusione da otto a dodici anni l'omicidio, colposo commesso da: un qualunque conducente di un veicolo a motore o di un natante o di un'imbarcazione o di una moto d'acqua in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; conducenti di veicoli a motore che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di persone e di cose, in stato di ebbrezza alcolica con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; con la pena della reclusione da sette a dieci anni l'omicidio colposo commesso: dai conducenti di veicoli a motore o di natanti o di imbarcazioni o di moto d'acqua in stato di ebbrezza alcolica con tasso alcolemico superiore a 0,8 ma non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l); dai conducenti di veicoli a motore che abbiano superato determinati limiti di velocità; dai conducenti di veicoli a motore che non abbiano rispettato le intersezioni semaforiche o abbiano circolato contromano; dai conducenti di veicoli a motore che abbiano effettuato manovre di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi ovvero di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua; dai conducenti di natanti o di imbarcazioni o di moto d'acqua che abbiano superato determinati limiti di velocità o navigato in aree non consentite.

Nelle ipotesi in cui l'omicidio sia stato cagionato mediante la commissione delle condotte imprudenti citate (diverse dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti), ma la morte non sia esclusiva conseguenza della azione o omissione dell'agente, la pena è diminuita.

Nel corso dell'esame in Commissione si è posta la questione relativa alla possibilità di applicare la circostanza attenuante comune di cui all'articolo 62, numero 5), del codice penale – «l'essere concorso a determinare l'evento, insieme con l'azione o l'omissione del colpevole, il fatto doloso della persona offesa» – alle ipotesi di omicidio colposo di cui all'articolo 589-*bis*, e di lesioni personali colpose di cui all'articolo 590-*bis*. Da un riscontro con il «diritto vivente» emerge che, per l'applicazione dell'attenuante prevista dall'articolo 62, n. 5 del c.p., non è sufficiente che la condotta della persona offesa si inserisca nella serie causale determinativa dell'evento ai sensi dell'articolo 41 c.p., ma è altresì necessario che essa sia collegata con la condotta del colpevole anche sul piano della causalità psicologica, oltre che su quello della causalità materiale, nel senso che l'offeso deve aver voluto lo stesso evento avuto di mira dal soggetto attivo del reato (cfr., *exempli gratia*, Cass. pen. sez. V, 21 dicembre 2010, n. 7051; sez. I, 5 novembre 2009, n. 49966; sez. I, 11 marzo 2008, n. 13764; sez. I, 9 maggio 1994 n. 1994). Tali considerazioni tendono a ritenere inapplicabile tale previsione ai casi di concorso di colpa del danneggiato in materia di omicidio stradale e nautico e di lesioni stradali e nautiche sia perché appare inconcepibile che, nelle fattispecie *de quibus*, le vittime abbiano voluto, su di sé, lo stesso evento provocato in loro danno dal conducente; sia perché l'ipotesi della diminuzione non potrebbe comunque applicarsi per fatti che, pur non essendo imputabili esclusivamente ad azioni o omissioni del conducente, siano riconducibili non già alla persona offesa, ma a soggetti terzi.

L'ultimo comma del nuovo articolo codicistico prevede un aumento della pena nel caso in cui il conducente provochi la morte di più persone. In tali casi si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, con il limite massimo degli anni diciotto.

Quest'ultimo comma riproduce quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 589 c.p. In sede di esame in Commissione era stato sollevato il dubbio che la suddetta previsione potesse costituire un'aggravante. Ebbene, secondo un orientamento ormai consolidato della giurisprudenza di legittimità, l'ultimo comma dell'articolo 589 c.p. configura un'ipotesi speciale di concorso formale di reati nella quale l'unificazione rileva solo *quoad poenam* non rilevando per gli altri effetti, con la conseguenza che ciascun reato rimane autonomo e distinto (cfr., *ex plurimis*, Cass. pen., sez. IV, 13 settembre 2013, n. 37762; sez. IV, 21 gennaio 2013, n. 3119; sez. IV, 3 ottobre 2011, n. 35805; sez. I, 9 gennaio 1996, n. 175). È rimasta invece isolata la tesi secondo cui la previsione de qua costituisca un'autonoma figura di reato complesso, mentre deve escludersi – sulla base della giurisprudenza di legittimità – che la predetta previsione possa integrare un'aggravante del reato di omicidio colposo.

Il comma 1 dell'articolo 1 introduce poi nel codice penale l'articolo 589-*ter*, il quale reca un'ulteriore circostanza aggravante nel caso in cui il conducente, responsabile di un omicidio colposo commesso con violazione

delle norme sulla circolazione stradale ovvero di un omicidio stradale come definito dall'articolo 589-*bis* c.p. si sia dato alla fuga.

L'articolo 2 del disegno di legge, oltre a riscrivere l'articolo 590-*bis* c.p., introduce nel codice tre ulteriori disposizioni (gli articoli 590-*ter*, 590-*quater* e 590-*quinquies*).

L'articolo 590-*bis* c.p., come integralmente sostituito dal disegno di legge, disciplina il reato di lesioni personali stradali e nautiche. Il delitto in questione sanziona: con la pena della reclusione da due a quattro anni le lesioni personali provocate da: un qualunque conducente di un veicolo a motore o di un natante o di un'imbarcazione o di una moto d'acqua in stato di ebbrezza alcolica, con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; conducenti che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di persone e di cose, in stato di ebbrezza alcolica con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro, o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope; con la pena della reclusione da nove mesi a due anni le lesioni personali provocate: dai conducenti di veicoli a motore o di natanti o di imbarcazioni o di moto d'acqua in stato di ebbrezza alcolica con tasso alcolemico superiore a 0,8 ma non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l); dai conducenti di veicoli a motore che abbiano superato determinati limiti di velocità; dai conducenti di veicoli a motore che non abbiano rispettato le intersezioni semaforiche o abbiano circolato contromano; dai conducenti di veicoli a motore che abbiano effettuato manovre di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, ovvero di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua; dai conducenti di natanti o di imbarcazioni o di moto d'acqua che abbiano superato determinati limiti di velocità o navigato in aree non consentite.

Aggravanti ulteriori sono previste dal quarto comma dell'articolo 590-*bis* nei casi di lesioni personali gravi (la pena è aumentata da un terzo alla metà) e di lesioni personali gravissime (la pena è aumentata dalla metà a due terzi).

Con riguardo alle ipotesi contemplate dal quarto comma dell'articolo 590-*bis* (ovverosia di condotte imprudenti diverse dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti), è prevista una diminuzione di pena (fino ad un terzo) nel caso in cui l'evento lesivo non sia esclusiva conseguenza della azione o omissione dell'agente.

Al riguardo, richiamo il ragionamento già svolto in precedenza con riferimento all'omicidio stradale.

In ordine al regime di procedibilità il delitto in questione, è punibile a querela della persona offesa, se la malattia ha una durata non superiore a venti giorni e se non concorre alcuna delle circostanze aggravanti indicate nell'articolo 583 c.p. con riguardo al reato di lesioni personali gravi.

L'ultimo comma del nuovo articolo codicistico prevede un aumento della pena nel caso in cui il conducente cagioni lesioni a più persone. In tali casi si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave

delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, con il limite massimo degli anni sette.

L'articolo 590-*ter* introduce un'ulteriore circostanza aggravante nel caso di fuga dell'agente. Tale aggravante dovrà avere un effetto di deterrenza grave posto che, purtroppo, in troppi casi colui che ha cagionato l'evento si dà alla fuga nel tentativo di sottrarsi alle proprie responsabilità. Il sensibile aumento della pena nei confronti del responsabile del sinistro che venga individuato dopo che si era dato alla fuga rende quindi poco conveniente scappare.

Il nuovo articolo 590-*quater*, riproducendo sostanzialmente il vigente articolo 590-*bis* c.p., reca una disciplina derogatoria rispetto all'articolo 69 c.p. in materia di computo delle circostanze. La disposizione stabilisce un divieto di equivalenza o prevalenza delle concorrenti circostanze attenuanti – diverse da quelle previste dagli articoli 98 (fatto commesso dal minore imputabile) e 114 c.p. (contributo di minima importanza del concorrente nel reato; minorazione psichica della persona determinata a cooperare nel reato) – rispetto alle circostanze aggravanti di cui agli articoli 589, secondo comma, (omicidio colposo con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro); 589-*ter*, (omicidio colposo di cui agli articoli 589, secondo comma, e 589-*bis* c.p. aggravato dalla fuga del conducente); 590, terzo comma, (lesioni personali commesse con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro); 590-*bis* (lesioni personali stradali gravi e gravissime) e 590-*ter* (lesioni personali di cui agli articoli 590, terzo comma e 590-*bis* c.p. aggravate dalla fuga del conducente). Per espressa previsione normativa le diminuzioni di pena per effetto di circostanze attenuanti (non ritenute minusvalenti) vanno operate sul *quantum* di pena determinato ai sensi delle aggravanti medesime.

Infine il nuovo articolo 590-*quinquies* prevede che alla condanna, ovvero alla sentenza di patteggiamento, per i reati di omicidio stradale e nautico e di lesioni personali stradali e nautiche gravi o gravissime consegue la revoca della patente di guida e della patente nautica.

In deroga a quanto previsto dall'articolo 166, primo comma, il quale prevede, come è noto, che la sospensione condizionale della pena si estende alle pene accessorie, la revoca della patente deve essere disposta anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena.

Con riguardo all'omicidio stradale e nautico l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida o una nuova patente nautica prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca. Tale termine è elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di guida in stato di ebbrezza (con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l) o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero siano state allo stesso applicate le sanzioni amministrative previste per le violazioni commesse con unità da diporto (articolo 53 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171). Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta

anni nel caso in cui l'interessato fosse alla guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope e abbia anche violato i limiti di velocità al momento della determinazione del sinistro.

Relativamente al reato di lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime nel caso di applicazione della pena accessoria della revoca della patente, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida o una nuova patente nautica prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca. Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 0,8 g/l) o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero siano state allo stesso applicate le sanzioni amministrative previste dall'articolo 53 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. Il termine è ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato fosse alla guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope e abbia anche violato i limiti di velocità al momento della determinazione del sinistro(1).

Questo tema è stato oggetto di un'approfondita discussione sia in Commissione che nei mezzi di comunicazione. Si era parlato del c.d. ergastolo della patente, la cui introduzione era stata diffusamente richiesta. Senonché, tale misura non avrebbe potuto conciliarsi con i principi del nostro sistema, peraltro recepiti anche da numerose sentenze della Corte europea, che non ammettono provvedimenti definitivi o, più comunemente, perpetui. Essi non passerebbero il vaglio di legittimità costituzionale. Lo stesso ergastolo quale pena principale è ammesso soltanto perché è espressamente previsto che col decorso del tempo e con la concomitanza di altri requisiti oggettivi e soggettivi, il condannato possa riacquistare la libertà.

Nel caso che ci occupa, con la concessione della riabilitazione anche l'eventuale ergastolo della patente cesserebbe i suoi effetti e l'interessato potrebbe conseguire la nuova patente di guida. Per ovviare a questi inconvenienti, la Commissione ha preferito stabilire la misura della revoca della patente, associandola tuttavia all'impossibilità di sostenere nuovo esame per il conseguimento della patente stessa prima che sia decorso un determinato lasso di tempo che va da quindici a trenta anni, a seconda delle fattispecie, per quel che riguarda l'omicidio stradale e da cinque a dodici anni nel caso delle lesioni stradali gravi o gravissime. In tal modo, si introduce un sistema estremamente rigoroso e soprattutto certo per evitare che chi si rende responsabile di fatti tanto gravi dopo un breve periodo possa rimettersi alla guida di un veicolo.

L'articolo 3 reca modifiche di coordinamento al codice penale, conseguenti alla introduzione dei nuovi reati di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis*, sui reati di omicidio colposo (articolo 589, c.p.) e lesioni personali colpose (articolo 590 c.p.).

Il comma 1, lettera b) interviene sul secondo comma dell'articolo 589, introducendovi una clausola di salvaguardia e escludendo quindi dall'ambito applicativo del reato di omicidio colposo le ipotesi contemplate



dal nuovo articolo 589-*bis* c.p. Il comma 1, lettera c) dell'articolo 3 dispone poi l'abrogazione dell'aggravante ad effetto speciale prevista dal comma terzo dell'articolo 589 c.p., ormai superata dall'introduzione del nuovo articolo 589-*bis* nel codice penale. Infine le lettere d) ed e) del comma 1 modificano il terzo comma dell'articolo 590.

Un'importante novità è costituita dall'introduzione dell'articolo 4 del disegno di legge, che reca modifiche al codice di procedura penale in materia di operazioni peritali e di prelievo coattivo di campioni biologici.

Più nel dettaglio la lettera a) del comma 1 modifica l'articolo 224-*bis* c.p.p., inserendo fra i reati, per i quali il giudice, anche d'ufficio, può disporre con ordinanza motivata l'esecuzione coattiva del prelievo di campioni biologici o di accertamenti medici, anche l'omicidio colposo conseguente alla violazione delle norme sulla circolazione stradale o sulla sicurezza sul lavoro (articolo 589, secondo comma c.p.), l'omicidio stradale e nautico, le lesioni personali connesse alla violazione delle norme sulla circolazione stradale (articolo 590, terzo comma) e le lesioni stradali e nautiche (articolo 590-*bis* c.p.).

La lettera b) del comma 1 inserisce nell'articolo 359-*bis* c.p.p. un ulteriore comma, il quale prevede che nei casi di cui agli articoli 589, secondo comma, 589-*bis*, 590, terzo comma, e 590-*bis* del codice penale, qualora il conducente rifiuti di sottoporsi agli accertamenti dello stato di ebbrezza alcolica ovvero di alterazione correlata all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, nei casi d'urgenza, qualora sussista il pericolo che dal ritardo possa derivare grave o irreparabile pregiudizio alle indagini, il pubblico ministero può disporre il prelievo o l'accertamento coattivi con decreto motivato, adottato anche oralmente ma successivamente confermato per iscritto, che deve essere convalidato dal gip entro le 48 ore. Gli ufficiali di polizia giudiziaria procedono all'accompagnamento dell'interessato presso il più vicino presidio ospedaliero al fine di sottoporlo al necessario prelievo o accertamento e si procede all'esecuzione coattiva delle operazioni se la persona rifiuta di sottoporsi. Del decreto e delle operazioni da compiersi è data tempestivamente notizia al difensore dell'interessato, che ha facoltà di assistervi, senza che ciò possa comportare pregiudizio nel compimento delle operazioni. La disposizione fa rinvio inoltre ai commi 1 e 2 dell'articolo 365 c.p.p., il quale disciplina quegli atti ai quali il difensore ha diritto di assistere pur senza avere il diritto del preventivo avviso del loro compimento. Per effetto del rinvio in questione si prevede, in particolare, che, ove l'interessato sia privo di un difensore di fiducia, debba esserne nominato uno d'ufficio ai sensi dell'articolo 97, comma 3, c.p.p. Inoltre, in base a quanto stabilito dai commi 4 e 5 dell'articolo 224-*bis* c.p.p., le operazioni peritali (che non devono mettere in pericolo la vita, l'integrità fisica o la salute della persona) devono essere eseguite nel rispetto della dignità e del pudore del soggetto che vi è sottoposto.

L'articolo 5 del disegno di legge reca modifiche di coordinamento al codice di procedura penale. In primo luogo la lettera a) del comma 1 inserisce un'ulteriore lettera all'articolo 380, comma 2 c.p.p., prevedendo

l'arresto obbligatorio in flagranza anche nel caso di delitto di omicidio colposo stradale e nautico (2).

La lettera b) del comma 1 introduce nell'articolo 381 c.p. la lettera *m-quinquies*, la quale prevede per il delitto di lesioni colpose stradali e nautiche gravi o gravissime l'arresto facoltativo in flagranza.

La disposizione successiva (articolo 6) apporta le necessarie modifiche di coordinamento al codice della strada, confermando quanto già detto in precedenza circa la necessità di un'adeguata revisione del codice stesso, che comunque è già in fase di discussione davanti all'ottava Commissione del Senato. Più in particolare la lettera a) del comma 1 interviene sull'articolo 222 del codice della strada, in materia di sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati, disponendo in primo luogo la soppressione del quarto periodo del comma 2, il quale prevede nel caso di lesioni personali provocate da soggetto in stato di ebbrezza alcolica (con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l), ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. La lettera inserisce inoltre dopo il comma 3 un'ulteriore disposizione, la quale esclude dall'ambito applicativo delle sanzioni amministrative contemplate i reati di omicidio stradale e di lesioni stradali gravi o gravissime. La lettera b) del comma 1 interviene poi sull'articolo 223, comma 2 del codice della strada inserendo fra i reati per i quali è previsto il ritiro della patente anche l'omicidio stradale e le lesioni personali stradali gravi o gravissime.

L'articolo 7 infine dispone l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Signor Presidente, signor Sottosegretario e onorevoli colleghi, il provvedimento del quale ci occupiamo era atteso da tanto tempo e in troppi avevano perso la speranza che esso venisse mai approvato. L'importanza del tema trattato e la condivisione diffusa delle esigenze che esso rappresenta, pur con sfumature differenti, mi induce a ritenere che esso potrà essere portato a termine in tempi estremamente brevi.

---

(1) Con riguardo alla rimodulazione delle sanzioni accessorie è opportuno segnalare come a legislazione vigente nel caso di omicidio colposo stradale l'articolo 222, comma 2, del codice della strada, prevede la sospensione della patente nel massimo fino a quattro anni. Il comma *2-bis* inoltre prevede che la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni sia diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi dell'articolo 444 c.p.p. (Vedi infra le modifiche apportate dall'articolo 6 del disegno di legge all'articolo 222 in questione). Sempre in relazione alle pene accessorie si rileva l'esigenza di coordinare le modifiche in questione con quelle, *de jure condendo*, apportate alla medesima disposizione codicistica dall'articolo 10, comma 3 della proposta di legge n. 423 e connessi attualmente all'esame dell'Assemblea dell'altro ramo del Parlamento. L'articolo 10 interviene in materia di sanzioni per la guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. In particolare, al comma 1, modifica l'articolo 187 del codice della strada nel senso di specificare appunto che lo stato di alterazione psicofisica oggetto della sanzione prevista dall'articolo (ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno) deve essere causato dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, e non meramente successivo allo stesso (il testo vigente fa infatti riferimento

a uno «stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope»). Il comma 2 dell'articolo 10 prevede, attraverso un'integrazione dell'articolo 219 del codice della strada, un divieto di conseguire una nuova patente per il soggetto che, alla guida con un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l ovvero in stato di alterazione psico-fisica causata dall'assunzione di sostanze psicotrope o stupefacenti si rende responsabile di omicidio colposo con violazione delle norme di circolazione stradale (articolo 589, terzo comma, del codice penale). Si prevede inoltre un divieto di conseguire la patente qualora il soggetto ne fosse privo. Conseguentemente, il comma 3 dell'articolo 10 prevede, attraverso una modifica dell'articolo 222 del codice della strada, che nel caso di sentenza irrevocabile di condanna per il reato di omicidio colposo il cancelliere del giudice trasmetta entro quindici giorni copia autentica al prefetto del luogo della commessa violazione che emette nei confronti del soggetto che ha commesso il reato un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato.

(2) Si segnala in proposito l'erroneità del riferimento alla lettera *m-bis*), in quanto con il recente decreto-legge 18 febbraio 2015, n. 7 (cd. Decreto legge antiterrorismo – missioni internazionali) conv. con modificazioni dalla legge 17 aprile 2015 n. 43, sono state inserite nell'articolo in esame le lettere *m-bis*) e *m-ter*).

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Anitori, Berger, Bubbico, Cassano, Casson, Cattaneo, Chiti, Ciampi, Colucci, Della Vedova, De Pin, De Poli, D'Onghia, Fedeli (*dalle ore 17,30*), Granaiola, Marino Luigi, Messina, Minniti, Monti, Nencini, Olivero, Piano, Pizzetti, Puglisi, Quagliariello, Rubbia, Saggese, Sollo, Stucchi, Taverna, Tonini, Torrisi, Vicari, Zanda e Zuffada.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Borioli, D'Adda, Fabbri, Favero, Fucksia e Munerato, per attività della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali, con particolare riguardo al sistema della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro; Spilabotte, per attività della Comitato delle questioni degli italiani all'estero; De Pietro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Battista, per attività dell'Assemblea parlamentare NATO.

### **Commissioni permanenti, variazioni nella composizione**

Il Presidente del Gruppo parlamentare Grandi Autonomie e Libertà ha comunicato che il senatore Davico sostituisce il sottosegretario D'Onghia nella 7<sup>a</sup> Commissione permanente.

Con lettera in data 5 giugno 2015, la Presidente del Gruppo parlamentare Conservatori, Riformisti italiani (CRi) ha comunicato la seguente variazione nella composizione delle Commissioni permanenti:

6<sup>a</sup> Commissione permanente: entra a farne parte la senatrice Eva Longo, cessa di farne parte il senatore Di Maggio.

### **Commissione parlamentare per le questioni regionali, Ufficio di Presidenza**

La Commissione parlamentare per le questioni regionali ha proceduto all'elezione di un Vice Presidente.

È risultato eletto il senatore Albert Lanièce.

### **Insindacabilità, richieste di deliberazione**

Il Tribunale Ordinario di Campobasso – Sezione penale, con lettera pervenuta il 3 giugno 2015, ha trasmesso – ai sensi dell'articolo 3, commi 4 e 5, della legge 20 giugno 2003, n. 140, e ai fini di una eventuale deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione – copia degli atti di un procedimento penale

(n. 1780/12 R.G.N.R. – n. 121/15 R.G.T.) pendente nei confronti del signor Giuseppe Ciarrapico, senatore all'epoca dei fatti.

In data 5 giugno 2015, i predetti atti sono stati deferiti alla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, ai sensi degli articoli 34, comma 1, e 135 del Regolamento (*Doc. IV-ter*, n. 8).

### **Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati**

Onn. Verini Walter, Amendola Vincenzo, Carra Marco

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea, fatta a Bruxelles il 29 maggio 2000, e delega al Governo per la sua attuazione. Delega al Governo per la riforma del libro XI del codice di procedura penale. Modifiche alle disposizioni in materia di estradizione per l'estero: termine per la consegna e durata massima delle misure coercitive (1949)  
(presentato in data 05/6/2015);

*C.1460 approvato dalla Camera dei Deputati (assorbe C.1332, C.1334, C.2440, C.2747, C.2813);*

Onn. Bonafede Alfonso, Agostinelli Donatella, Businarolo Francesca, Colletti Andrea, Ferraresi Vittorio, Micillo Salvatore, Sarti Giulia, Turco Tancredi, Gallinella Filippo

Disposizioni in materia di azione di classe (1950)  
(presentato in data 05/6/2015);

*C.1335 approvato dalla Camera dei Deputati (assorbe C.3017).*

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

Senatori Aracri Francesco, Gasparri Maurizio, Giro Francesco Maria  
Valorizzazione della professionalità dei volontari che operano nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco (1951)  
(presentato in data 08/6/2015).

### **Disegni di legge, assegnazione**

*In sede referente*

*1<sup>a</sup> Commissione permanente Affari Costituzionali*

Sen. Morra Nicola

Istituzione della Commissione nazionale indipendente per la promozione e la protezione dei diritti umani e delle libertà fondamentali (1939)  
previ pareri delle Commissioni 2<sup>a</sup> (Giustizia), 3<sup>a</sup> (Affari esteri, emigrazione), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 7<sup>a</sup> (Istruzione pubblica, beni culturali), 14<sup>a</sup> (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali  
(assegnato in data 09/06/2015);

*3<sup>a</sup> Commissione permanente Affari esteri, emigrazione*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo quadro tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione nell'esplorazione ed utilizzazione dello spazio extra-atmosferico per scopi pacifici, fatto a Washington il 19 marzo 2013 (1937)  
previ pareri delle Commissioni 1<sup>a</sup> (Affari Costituzionali), 2<sup>a</sup> (Giustizia), 4<sup>a</sup> (Difesa), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 7<sup>a</sup> (Istruzione pubblica, beni culturali), 8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni), 10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo);  
(assegnato in data 09/06/2015)

*8<sup>a</sup> Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni*

Dep. Bragantini Matteo ed altri

Modifiche all'articolo 17 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e ulteriori disposizioni in materia di contratti segretati o che esigono particolari misure di sicurezza (1936)  
previ pareri delle Commissioni 1<sup>a</sup> (Affari Costituzionali), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 14<sup>a</sup> (Politiche dell'Unione europea)  
*C.219 approvato da Commissioni 1<sup>a</sup> e 8<sup>a</sup> riunite*  
(assegnato in data 09/06/2015);

*11<sup>a</sup> Commissione permanente Lavoro, previdenza sociale*

Sen. Guerra Maria Cecilia ed altri

Disposizioni per l'introduzione di una misura universale di contrasto alla povertà denominata reddito minimo (1919)  
previ pareri delle Commissioni 1<sup>a</sup> (Affari Costituzionali), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 6<sup>a</sup> (Finanze e tesoro), 7<sup>a</sup> (Istruzione pubblica, beni culturali), 12<sup>a</sup> (Igiene e sanità), 14<sup>a</sup> (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali  
(assegnato in data 09/06/2015);

*11<sup>a</sup> Commissione permanente Lavoro, previdenza sociale*

Sen. Sacconi Maurizio, Sen. Pagano Pippo

Delega al Governo per l'introduzione del pensionamento flessibile, il sostegno alla maternità e l'allungamento della vita attiva (1941)  
previ pareri delle Commissioni 1<sup>a</sup> (Affari Costituzionali), 5<sup>a</sup> (Bilancio), 10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo), 12<sup>a</sup> (Igiene e sanità)  
(assegnato in data 09/06/2015).

**Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli**

In data 05/06/2015 la 8<sup>a</sup> Commissione permanente Lavori pubblici ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

«Delega al Governo per l'attuazione della direttiva 2014/23/UE del 26 febbraio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'aggiudica-

zione dei contratti di concessione, della direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE e della direttiva 2014/25/UE del 26 febbraio 2014 del Parlamento europeo e del Consiglio sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE» (1678).

### **Governo, trasmissione di atti per il parere**

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 5 giugno 2015, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi degli articoli 13, comma 2, e 17, comma 13, della legge 11 agosto 2014, n. 125 – lo schema di decreto ministeriale concernente regolamento recante statuto dell'Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo (n. 175).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito – in data 5 giugno 2015 – alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 20 luglio 2015. La 5<sup>a</sup> Commissione potrà formulare le proprie osservazioni alla Commissione di merito entro il 5 luglio 2015.

### **Governo, trasmissione di atti e documenti**

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 4 giugno 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, e dell'articolo 13, comma 6, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 novembre 2010, il conto finanziario della Presidenza del Consiglio dei ministri per l'anno 2014.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> e alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 572).

Il Ministro dello sviluppo economico, con lettera in data 4 giugno 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta dalla Cassa Conguaglio GPL nell'anno 2013, nonché sul bilancio di previsione per l'anno 2014 e sulla consistenza organica del medesimo Ente.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 573).

Il Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 27 maggio 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 23

della legge 10 ottobre 1990, n. 287, la relazione sull'attività svolta nell'anno 2014 dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. XLV*, n. 3).

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con lettera in data 29 maggio 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera *e*), della legge 14 gennaio 2013, n. 10, la relazione concernente i risultati del monitoraggio sull'attuazione delle disposizioni con finalità di incremento del verde pubblico e privato, predisposta dal Comitato per lo sviluppo del verde pubblico, relativa all'anno 2014.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 13<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. CCXV*, n. 2).

Il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 9 giugno 2015, hanno trasmesso una relazione al Parlamento predisposta ai sensi dell'articolo 10-*bis*, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Il predetto documento è stato trasmesso alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. LVII-bis*, n. 3).

#### **Garante del contribuente, trasmissione di atti**

Il Garante del contribuente per la regione Emilia Romagna, con lettera in data 28 maggio 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 13, comma 13-*bis*, della legge 27 luglio 2000, n. 212, la relazione sull'attività svolta dal medesimo Garante nell'anno 2014.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 6<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 568).

#### **Garante per l'infanzia e l'adolescenza, trasmissione di atti**

Il Garante per l'infanzia e l'adolescenza, con lettera in data 25 maggio 2015, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del Regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 luglio 2012, n. 168, il conto finanziario dell'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza per l'esercizio 2014.

Il predetto documento è stato inviato, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> e alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Atto n. 571).



### **Corte costituzionale, trasmissione di sentenze**

La Corte costituzionale, con lettera in data 28 maggio 2015, ha inviato, a norma dell'articolo 30, comma 2, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia della sentenza n. 94 dell'11 febbraio 2015, con la quale la Corte stessa ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 198, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)», nella parte in cui non include tra i creditori che sono soddisfatti nei limiti e con le modalità ivi indicati anche i titolari di crediti da lavoro subordinato. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup> e alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* VII, n. 127).

### **Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti**

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettere in data 26 maggio e 4 giugno 2015, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha inviato le determinazioni e le relative relazioni sulla gestione finanziaria:

dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* XV, n. 275);

dell'Autorità portuale di Napoli, per gli esercizi 2012 e 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* XV, n. 276);

della Concessionaria servizi assicurativi pubblici (CONSAP) SpA, per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* XV, n. 277);

dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza dei medici e degli odontoiatri (ENPAM), per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 12<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* XV, n. 278);

dell'Istituto nazionale di studi romani, per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* XV, n. 279);

della SO.G.I.N. – Società gestione impianti nucleari S.p.A., per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc.* XV, n. 280);

dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (*Doc. XV*, n. 281).

### **Corte dei conti, trasmissione di documentazione**

La Corte dei conti ha inviato, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la nota illustrativa ed il conto finanziario della Corte stessa relativo all'anno 2014.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente (*Atto n. 569*).

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 5 giugno 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 17, comma 9, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, la relazione, approvata dalla Corte stessa a Sezioni riunite con delibera n. 9/2015, sulla tipologia delle coperture adottate e sulle tecniche di quantificazione degli oneri relativamente alle leggi pubblicate nel quadrimestre gennaio-aprile 2015 (*Doc. XLVIII*, n. 9).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Consigli regionali e delle province autonome, trasmissione di voti**

È pervenuto al Senato un voto della Regione Trentino-Alto Adige volto a prevedere il divieto per gli autisti di camion di effettuare il riposo settimanale di cui all'articolo 4 del Regolamento CE 561/2006 a bordo del mezzo, nelle aeree di sosta lungo l'Autostrada del Brennero nel territorio della nostra Regione, al fine di scongiurare e diminuire la concorrenza sleale dei Paesi dell'Est, in accordo con i vertici dell'Autostrada e delle Forze dell'ordine.

Tale voto è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 138, comma 1, del Regolamento, alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (n. 57).

### **Mozioni, apposizione di nuove firme**

I senatori Margiotta, Pezzopane, Sollo, Giacobbe, Mattesini, Amati, Fasiolo, Lucherini, Valdinosi, Padua, Ricchiuti, Orrù, Cucca, Dalla Zuanna, Fravezzi, Romano e Molinari hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00424 della senatrice Favero ed altri.

### **Interpellanze, apposizione di nuove firme**

Le senatrici Mussini e Bignami hanno aggiunto la propria firma all'interpellanza 2-00277 del senatore Barozzino ed altri.

### **Interrogazioni, apposizione di nuove firme**

Le senatrici Bignami e De Petris hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-01957 del senatore Campanella ed altri.

Il senatore Cotti ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-01962 del senatore Santangelo ed altri.

I senatori Santangelo, Cappelletti, Blundo, Mangili e Nugnes hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-04036 della senatrice Donno ed altri.

### **Mozioni**

PADUA, DI GIORGI, TONINI, LUMIA, PAGLIARI, ORRù, PIGNEDOLI, DIRINDIN, SILVESTRO, RUSSO, Mauro Maria MARINO, MATTESINI, FAVERO, AMATI, FILIPPIN, COLLINA, PARENTE, PUPPATO, MARGIOTTA, FASIOLO, MINEO, VALDINOSI, SANGALLI, SANTINI, SCALIA, SONEGO, SPILABOTTE, SOLLO, ROMANO, MANCUSO. – Il Senato,

premessi che:

il decreto-legge n. 138 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 16 settembre 2011, stabilendo modalità, tempi, principi e criteri direttivi, ha delegato il Governo ad adottare atti idonei alla riorganizzazione della distribuzione territoriale degli uffici giudiziari al fine di realizzare risparmi di spesa e incrementi di efficienza;

l'art. 1 del decreto legislativo 7 settembre 2012 n. 155, in esecuzione della delega, ha soppresso i tribunali ordinari, le sezioni distaccate e le procure della Repubblica di cui alla allegata tabella A;

l'art. 8 (cosiddetto «taglia-tribunalini») ha stabilito che, per specifiche ragioni organizzative e funzionali, il Ministro della giustizia potesse disporre l'utilizzo a servizio dei tribunali, per un periodo non superiore a 5 anni, a partire dalla data di efficacia del decreto, degli immobili di proprietà dello Stato, ovvero di proprietà comunale, interessati da interventi edilizi finanziati ai sensi dell'articolo 19 della legge n. 119 del 1981, adibiti a servizio degli uffici giudiziari;

con decreto ministeriale 19 settembre 2013 il Ministro *pro tempore* ha costituito presso il suo Gabinetto un gruppo di lavoro cui sono stati af-

fidati compiti di monitoraggio relativi allo stato di realizzazione della riforma della geografia giudiziaria, stante l'esigenza di rilevare eventuali criticità e proporre idonee soluzioni organizzative e normative, da adottare nell'arco di tempo concesso per l'emanazione dei decreti correttivi; le conclusioni dello studio sono state pubblicate il 4 giugno 2014 all'interno della «Relazione finale sulla nuova geografia giudiziaria»;

la politica di revisione giudiziaria è stata basata sui criteri della razionalizzazione della spesa pubblica e dei tribunali stessi, finalizzata a realizzare risparmi di spesa ed incremento di efficienza;

tuttavia, almeno per talune strutture giudiziarie presenti sul territorio nazionale, appare evidente come non si sia tenuto in debito conto della situazione infrastrutturale esistente, essendo stati chiusi uffici di sedi nuove o ristrutturati di tribunali accorpatisi per i quali la logica della cosiddetta *spending review*, connessa all'incremento dell'efficienza e dei servizi, non sembra aver trovato luogo;

tale considerazione vale, ad esempio, per le ex sedi di tribunali quali Modica, Bassano del Grappa o Chiavari;

in merito al tribunale siculo, ad esempio, si rileva come l'immobile ove oggi ha sede il tribunale di Ragusa (accorpante quello di Modica e la sezione distaccata di Vittoria) è strutturalmente inadeguato a far fronte alle gravose sopravvenienze conseguite al citato processo al punto che, al fine di dare risposte alle nuove domande di giustizia, il Comune di Ragusa ha dovuto indicare un'altra struttura, il palazzo ex Ina, ai fini dell'utilizzo di locali per le funzioni giurisdizionali. Al contempo, però, si è rinunciato ad utilizzare in via definitiva l'esistente palazzo di giustizia dell'ex tribunale di Modica, ultimato nel 2004, con un costo di circa 12 milioni di euro, posto nelle vicinanze della principale arteria di viabilità (strada statale 115) e realizzato proprio per tale destinazione;

nella sostanza è stata chiusa, priva finora di alcuna destinazione d'uso, una sede moderna, funzionale, antisismica, attrezzata con un grande parcheggio, servita da tutti i più avanzati impianti tecnologici e telematici e nella condizione di ospitare al meglio le funzioni giudiziarie del territorio;

fra l'altro, sia la sede centrale del tribunale di Ragusa, che l'altra acquisita successivamente (ex palazzo Ina), come evidenziano anche numerose fonti giornalistiche, sono state recentemente interessate da crolli di calcinacci o di pannelli dai soffitti, che hanno imposto nuovi e urgenti interventi, anche di manutenzione straordinaria (copertura dell'ampio lastrico solare con pannelli) ancora in atto, nonché ulteriori impegni di spesa;

in via generale l'adeguamento di altri immobili alle nuove finalità ha prodotto spese rilevanti e nuovi costi per servizi di guardiania (circa 370.000 euro), climatizzatori (300.000 euro), spese di manutenzione e straordinarie (150.000 euro), pulizie e materiali di consumo (300.000 euro) e nuovi canoni di locazione (circa 111.000 euro): il totale delle spese è quantificabile in circa un milione e 300.000 euro l'anno;

l'utilizzo della seconda struttura per le funzioni del tribunale ragusano impone, quindi, costi annui di gestione, ordinari e straordinari, che sarebbero risparmiati consentendo l'utilizzo degli uffici modicani, stante l'ottica della permanenza nel territorio di un solo presidio di giustizia nell'ambito dell'esigenza di contenimento delle spese;

il caso di Modica, ma non solo, rappresenta un esempio eclatante di come occorra attentamente valutare le esigenze della funzionalità e dell'organizzazione nell'ottica del più generale obiettivo del risparmio della spesa pubblica, principio guida delle decisioni prese con la legge n. 148 del 2011, e di maggiore efficienza di giustizia in quanto appare difficilmente giustificabile la scelta di non servirsi di strutture ed uffici nuovi o ristrutturati di recente;

il palazzo di giustizia già a servizio del tribunale di Modica, distante da Ragusa appena 14 chilometri, è una struttura moderna, funzionale, antisismica, la quale, paradossalmente, rischia di essere destinata, pur nel gravissimo momento economico e sociale, all'abbandono ovvero ad un utilizzo improprio, ben diverso dalla sua originaria destinazione, che imporrebbe ulteriori costi;

solo per citare un altro caso piuttosto eclatante, anche il presidente dell'ordine degli avvocati del soppresso tribunale di Bassano del Grappa, ha dichiarato, come riporta anche la «Relazione finale sulla geografia giudiziaria», in sede di inaugurazione dell'anno giudiziario 2014, come l'accorpamento al tribunale di Vicenza abbia creato, tra gli altri, «problemi di gestione ai limiti dell'assurdità» per cui soggetti inabili sono «costretti, a proprie spese, all'utilizzo di ambulanze che dai più reconditi comuni dell'Altopiano di Asiago provvedono a coprire un impegnativo percorso montano, il tutto per chiedere al servizio Giustizia di soccorrere il proprio stato di incapacità»;

in conclusione, vi sono strutture dove appare palese che la riforma della geografia giudiziaria non ha portato i benefici sperati, palesando invece, al netto delle buone intenzioni, l'affiorare di evidenti criticità logistiche, con ripercussioni negative da un punto di vista economico od organizzativo;

se, come riporta anche la «Relazione sulla geografia giudiziaria», in via generale, il processo di accorpamento dei tribunali soppressi «è avvenuto mediante un migliore utilizzo degli spazi già a disposizione (con evidenti risparmi di spesa)», tuttavia permangono alcune questioni aperte circa l'utilizzo, o il mancato utilizzo, di strutture adatte all'allocazione di alcuni uffici giudiziari,

impegna il Governo:

1) a valutare gli esiti dei processi di accorpamento delle sezioni distaccate e delle sedi di ex tribunali dismessi, a seguito di quanto disposto dai decreti legislativi n. 155 e 156 del 2011, ai fini della quantificazione degli oneri effettivi non calcolati e dei risparmi di spesa concretamente realizzati;

2) ad adottare opportuni provvedimenti normativi correttivi volti a permettere, previa apposita valutazione dei singoli casi, delle strutture at-

tualmente in uso e di quelle effettivamente fruibili ai fini del risparmio della spesa pubblica connesso alla maggiore efficienza e qualità dei servizi erogati, la fruizione dei locali e degli uffici nuovi o ristrutturati delle strutture giudiziarie accorpate nell'ambito della riforma della geografia giudiziaria;

3) ad adottare altresì opportuni provvedimenti normativi correttivi ai fini dell'istituzione, ove ritenuto opportuno e in linea con gli obiettivi del processo di *spending review*, di sezioni distaccate dei tribunali accorpanti nell'ambito della riforma della geografia giudiziaria, con giurisdizione limitata alle funzioni proprie delle sezioni.

(1-00426)

Paolo ROMANI, BERNINI, GASPARRI, BRUNO, PELINO, FLO-  
RIS, AMORUSO, MINZOLINI, ALICATA, RIZZOTTI. – Il Senato,  
premessò che:

nella giornata di domenica 7 giugno 2015, 2.371 migranti provenienti dalle coste libiche sono stati salvati nel corso di vari interventi coordinati dal centro nazionale di soccorso della Guardia costiera, a Roma;

le operazioni di salvataggio hanno riguardato 15 imbarcazioni (12 gommoni e 3 barconi) che navigavano a circa 45-50 miglia dalla Libia, tutti stipati di migranti. Le unità intervenute sono la nave della Marina britannica «Bulwark», la nave di Medici senza frontiere «Bourbon Argos» ed alcuni assetti del dispositivo Frontex, in particolare una nave inglese, una svedese, una spagnola, la nave della Marina italiana Fasan, la nave Dattilo della Guardia costiera e un mercantile;

lunedì 8 giugno sono giunti in Italia altri 1.750 profughi;

quanto verificatosi negli ultimi giorni conferma la gravità della situazione in atto nel Mediterraneo e la dimensione del fenomeno migratorio, che impongono, con la massima urgenza, azioni efficaci nei confronti dei Paesi di origine e interventi concreti da parte di tutta l'Unione europea;

considerato che:

il 22 aprile, al termine del dibattito svoltosi sulle comunicazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in vista del Consiglio europeo straordinario del 23 aprile, le assemblee di Camera e Senato hanno approvato 2 risoluzioni del gruppo FI-PdL, che impegnavano il Governo:

a rappresentare con vigore in seno al Consiglio europeo la necessità morale di un umanitarismo efficace, coinvolgendo l'Unione europea in azioni umanitarie e di soccorso armato, inteso come Polizia internazionale, per la prevenzione di pericoli mortali mentre sono in atto crimini contro l'umanità;

ad istituire un tavolo di coesione nazionale per l'emergenza immigrazione e per le crisi internazionali in atto, che coinvolga i rappresentanti dei Governi che hanno maturato un'esperienza nel passato, e le forze politiche di buona volontà;

ad adottare ogni iniziativa per promuovere un'azione incisiva a livello europeo, attraverso scelte chiare che implicino: un sistema di *intel-*

*ligence* forte e radicato che monitori all'origine del problema e fino alla sua destinazione; il contrasto tenace e determinato ai trafficanti di morte, anche attraverso interventi mirati in Libia; un piano sostenibile di accoglienza e solidarietà in Europa e nei Paesi di origine;

a valutare l'opportunità di ricorrere anche ad altri strumenti di intervento, quali la sottrazione del costo che sosteniamo per far fronte ad un'emergenza che è di tutta l'Europa dal contributo che ogni anno il nostro Paese versa all'Unione europea;

a valutare l'opportunità di proporre al Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite l'adozione di una risoluzione che autorizzi interventi mirati in Libia, volti a sostenere un processo di stabilizzazione del Paese e a debellare l'attività criminale degli scafisti;

a valutare l'opportunità di proporre in sede di Consiglio europeo un *summit* internazionale, sotto l'egida delle Nazioni Unite, al fine di giungere ad uno strumento condiviso con cui affrontare con modalità risolutive, di ampio spettro, il fenomeno migratorio nel Mediterraneo e tale da consentire al nostro Paese di avere un ruolo di *leadership* di una forza multilaterale sotto l'egida delle organizzazioni internazionali;

a porre in essere operazioni analoghe all'operazione dell'Unione europea «Atalanta» di contrasto alla criminalità, a sollecitare il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (UNSCR) a valutare l'opportunità di emanare risoluzioni che permettano alla comunità internazionale l'applicazione di misure in accordo con quanto stabilito dagli articoli 41 e 42 della carta delle Nazioni Unite;

a valutare l'opportunità di sollecitare l'Unione europea ad una revisione delle clausole del regolamento di «Dublino III», che coinvolga fattivamente tutti gli Stati dell'Unione europea e non soltanto quelli maggiormente esposti ai flussi di migranti;

nel corso del dibattito svoltosi in Senato, il Presidente del Consiglio dei ministri ha confermato la necessità di una risposta organica e strategica alle stragi nel Mediterraneo, e la necessità di fornire risposte politiche per affrontare la pressione migratoria;

secondo fonti britanniche (stando alle notizie pubblicate dal quotidiano «The Guardian»), in Libia ci sarebbero «tra 450.000 e 500.000 migranti» in attesa di partire;

dalle stime in corso, riportate anche dalla stampa quotidiana, risulta che, ad oggi, sono 76.486 i migranti presenti nei centri temporanei, nei CARA, nelle diverse strutture messe a disposizione dalle amministrazioni locali, mentre ammonterebbe a 130.000 il numero dei migranti che potrebbero arrivare in Italia entro la fine dell'anno;

dai dati del Ministero dell'interno, risulta che le persone sbarcate in Italia dal mese di gennaio 2015 ad oggi, sono 52.671;

rilevato che:

nei primi mesi del mandato, il Governo Renzi ha completamente disatteso gli impegni di vigilanza strategica assunti nel 2013 con il Governo americano;

occorre ricordare che l'operazione «Mare nostrum», varata dal Governo Letta nell'autunno 2013, prevedeva, unitamente alle operazioni di soccorso in mare dei migranti, anche l'opzione militare, totalmente disattesa dal Governo in carica, rivelandosi totalmente inadeguata sotto il profilo della gestione delle organizzazioni criminali;

occorre, altresì, evidenziare che l'operazione «Mare nostrum» aveva un raggio di azione fino a ridosso alle coste libiche, mentre «Triton» ha come obiettivo il controllo e il pattugliamento delle frontiere dell'Unione europea;

la cessazione dell'operazione «Mare nostrum» (focalizzata su operazioni di salvataggio) e la sua sostituzione con la missione europea «Triton» (indirizzata a un maggior controllo delle frontiere), non hanno interrotto, né indebolito i flussi migratori e per tale motivo la situazione impone una ferma presa di coscienza e interventi concreti, a livello nazionale e internazionale, e richiedono una risposta europea unanime;

da tempo si sollecita la riforma del regolamento Dublino III, che stabilisce i meccanismi e i criteri di determinazione dello Stato membro competente per l'esame delle domande di protezione internazionale presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di Paese terzo o da un apolide, riconoscendo la profonda inefficacia, con l'obiettivo di sollecitare una responsabilizzazione dei singoli Paesi europei;

tenuto conto che:

in seguito agli sbarchi menzionati, i presidenti delle regioni Lombardia, Veneto e Liguria hanno espresso le proprie rimostranze ed hanno paventato l'ipotesi di adottare provvedimenti volti alla non accettazione di nuovi immigrati nei territori delle rispettive Regioni;

in base all'ultima direttiva del Ministero dell'interno, riguardante la sistemazione di 8.406 profughi giunti sulle coste italiane negli ultimi giorni, la quota per la Lombardia era fissata a 2.116 persone e quella per il Veneto a 1.926;

tutte le iniziative e le misure poste in essere fino ad oggi, per fronteggiare e risolvere il fenomeno migratorio, non hanno avuto alcun esito positivo; al contrario, si può constatare che gli eventi degli ultimi mesi hanno determinato un peggioramento della situazione e che si è registrato l'ennesimo fallimento di una politica europea comune delle migrazioni;

il piano ipotizzato dal Presidente del Consiglio dei ministri, nel corso del vertice del G7 di Berlino (che da quanto si apprende oggi dalla stampa, potrebbe concretizzarsi in un decreto-legge da adottare prima del *summit* UE del prossimo 25 giugno), di dare la possibilità ai comuni virtuosi, che ospiteranno i migranti, di sfiorare i vincoli del patto di stabilità interno, ovvero di corrispondere «misure compensative» ai comuni con i bilanci in rosso, appare assolutamente demagogico;

l'Italia non è più in grado di affrontare e gestire da sola i continui sbarchi, considerato che i centri di accoglienza ubicati sul territorio nazionale hanno raggiunto, e in taluni casi superato, le soglie di capienza,



impegna il Governo:

1) anche in vista del Consiglio europeo del 25-26 giugno 2015, ad adottare, con la massima urgenza e con assoluta fermezza, ogni utile iniziativa per dare corso agli impegni assunti nelle Aule parlamentari il 22 aprile 2015, e nello specifico:

2) a sollecitare tempestivamente la definizione di una politica europea Comune dell'immigrazione in seno al Consiglio d'Europa, per rafforzare il sistema di *intelligence* e per pianificare ogni azione utile volta ad un definitivo contrasto ai trafficanti di morte, considerato il totale fallimento delle proposte sulla suddivisione dei migranti, che non hanno prodotto i risultati sperati;

3) ad istituire un tavolo nazionale per l'emergenza immigrazione, con rappresentanti delle istituzioni coinvolte;

4) a prevedere che, in mancanza di un reale e concreto impegno degli altri Paesi europei, venga sottratto il costo che l'Italia sopporta per far fronte da sola all'emergenza immigrazione dal contributo che il nostro Paese versa annualmente all'Unione europea;

5) a proporre al Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite una risoluzione che consenta interventi mirati sul suolo libico, anche con forze multinazionali a guida italiana, per sostenere un processo di stabilizzazione e debellare le organizzazioni criminali che organizzano i fenomeni migratori;

6) a imporre una seria discussione in seno all'Unione europea finalizzata ad una revisione delle clausole del regolamento di «Dublino III» per coinvolgere tutti gli Stati dell'Unione europea.

(1-00427)

### Interpellanze

URAS, DE PETRIS, BAROZZINO, CERVellini, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, STEFANO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

i flussi migratori in atto nel Mediterraneo costituiscono ormai un evento sistematico e permanente, con fasi più acute in relazione all'aggravarsi dei conflitti presenti in ampie parti del continente africano e del Medio Oriente, e per il diffondersi di condizioni di particolare pericolosità e rischio per la dignità e la sopravvivenza di milioni di persone;

ormai risultano interessate, e comunque giustamente partecipi dello sforzo di accoglienza e assistenza, tutte le Regioni italiane;

in questi giorni, in particolare, anche la Sardegna è stata coinvolta nello sforzo umanitario nazionale e pertanto il sistema degli enti locali, delle organizzazioni religiose e sociali, del volontariato e della solidarietà, dei privati possessori di strutture di accoglienza cercano di operare al fine di garantire al meglio la risposta alle esigenze di persone in condizioni di evidente sofferenza fisica e morale;

tale attività è regolata dalle leggi e affidata al coordinamento delle prefetture e delle competenti autorità pubbliche;

inoltre, l'impegno nell'accoglienza richiede un più consistente coinvolgimento delle autorità locali e regionali e delle più esperte organizzazioni di solidarietà (come la Caritas), soprattutto nelle prime caotiche fasi di arrivo e accoglienza, in realtà territoriali di norma scarsamente interessate ai fenomeni di migrazione di massa come la Sardegna;

in particolare i migranti aventi i requisiti e intenzionati a richiedere asilo rappresentano la maggioranza delle persone in arrivo attraverso il passaggio nel Mediterraneo con i cosiddetti «barconi», e qualora ospitati in fase di prima accoglienza nell'isola insistono perché le procedure di riconoscimento dello *status* di rifugiato siano accelerate, spesso al fine di raggiungere familiari e/o parenti presenti presso altre Regioni o Stati europei,

si chiede di conoscere:

se al Ministro in indirizzo risulti quale sia l'attuale situazione in Sardegna soprattutto sul piano della efficienza dei soccorsi, della prima accoglienza e della adeguata sistemazione dei migranti in strutture idonee alla integrale salvaguardia della dignità delle persone e per la migliore conduzione di ogni necessaria attività di assistenza;

se sia in atto una puntuale attività di monitoraggio delle esigenze dei soggetti in condizioni di maggiore sofferenza e bisogno al fine di impegnare le strutture pubbliche, anche sanitarie, e le organizzazioni laiche e religiose del volontariato e della solidarietà più esperte nella attività di assistenza;

se le procedure poste sotto il diretto controllo delle competenti strutture statali, concernenti il sostegno dei necessari costi degli interventi di assistenza umanitaria, siano regolarmente svolte o abbiano subito o subiscano ritardi, e con quale modalità e tempistica il Ministero intenda superare tali ritardi;

se siano stati coinvolti nelle attività in corso la Regione e gli enti locali sardi, in modo adeguato, attraverso un puntuale coordinamento da parte del competente Ministero, e se e come si preveda eventualmente di farlo;

se le procedure di riconoscimento dello *status* di rifugiato siano attualmente adeguate, nei temi e nei modi del loro ordinario svolgimento, o possano essere significativamente accelerate sul piano amministrativo e/o legislativo, anche ai fini di consentire il ricongiungimento dei migranti con propri familiari/parenti presenti nel territorio nazionale ed europeo.

(2-00278)

DE PIN, BENCINI, CAMPANELLA, MASTRANGELI, CASALLETTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* – Premesso che a quanto risulta agli interpellanti:

il 30 maggio 2015 il console generale statunitense a Napoli, Colombia Barrosse, in un'intervista a «LASICILIA» ha rilasciato dichiara-

zioni oggettivamente violente e minacciose nei confronti del Governo italiano. Ecco il passo dell'intervista non smentita: «La faccenda del Muos? «Viene seguita con molta attenzione dalla Casa Bianca», la stessa che «mi auguro ci sarà da parte del governo italiano», nell'ambito di «un rapporto di alleanza storico e solido». Sullo stop al sistema satellitare da parte della giustizia «c'è ottimismo che la verità e il lavoro e la pazienza verranno a galla per chiarire le cose e a rimuovere gli ostacoli». Ma adesso la strategia americana non sarà soltanto attendista, perché «nella misura in cui gli ostacoli dovessero ancora continuare, ci sarà più attenzione e molto meno pazienza». Ma soprattutto «bisognerà trovare una diversa soluzione». Così parlò, a muso duro – nonostante il sorriso perennemente friendly nel corso della lunga intervista – il console generale degli Stati Uniti a Napoli, Colombia Barrosse»;

autolegittimandosi come unico e solo rappresentante del Governo americano sulla questione MUOS alla domanda del giornalista «Console, sul Muos in Sicilia non è andata come avevate previsto..» dichiara ancora proditoriamente: «"Allora, io vengo, come governo americano. Faccio riunioni con i governi nazionale, regionale, locale. Produco certificati e dati, firmo accordi... Tutto quello necessario per far partire l'impianto. Poi, dopo qualche anno, un piccolo gruppo di persone pensa di sfasciare tutto: questo certificato non è valido, questa cosa non è buona per la salute... È una speculazione, che non ha fondamento logico, né scientifico. Una speculazione dove ci sono agende politiche, antiamericanismo, antimilitarismo"»;

la console arriverebbe a definire «intimidazioni» l'attività informativa dei rappresentanti No-MUOS in una scuola di Niscemi, coinvolta dal Consolato stesso in una visita organizzata alla base militare di Sigonella, i quali avrebbero sostenuto nella sede scolastica, presso cui erano stati accolti per un libero dibattito, le ragioni e le proprie riserve su una visita ad una base militare. A giudizio degli interpellanti professori e dirigenti della scuola sono sufficientemente «attrezzati intellettualmente» ed autonomi nel saper valutare con indipendenza se una proposta sia praticabile senza per questo sentirsi intimiditi da cosiddette «minoranze di facinorosi»;

incalzata del giornalista con la seguente domanda: «Si rende conto della gravità delle sue affermazioni? In fondo i No Muos rappresentano i siciliani che sono contrari..», la console americana, si lascia andare ad affermazioni contenenti un assoluto disprezzo per le istituzioni italiane e in particolare per la magistratura, laddove essa afferma: «"Ci saranno sempre persone contrarie, qualsiasi cosa noi diremo o faremo. Inizialmente abbiamo fatto qualche errore di comunicazione, ma da due anni tutto è chiaro e limpido per la popolazione. La propaganda può liberamente dire: "Non mi piacciono gli americani, né i militari". Ma un'altra cosa è manipolare il processo giuridico, sfruttando la paura della gente, su una base non fattuale, non scientifica e non logica per poter arrivare a un fine politico che non è positivo per la comunità regionale"», sostenendo che la magistratura avrebbe pedissequamente assecondato e fatti propri

senza alcuna base di logica, di fattualità e scientificità le tesi sostenute dal movimento No-Muos;

la pesante intromissione critica e immotivata nelle regole normative e procedurali nell'ordinamento giuridico italiano e nelle dinamiche istituzionali costituzionalmente sancite, da parte della console americana, si spinge fino a criticare aspramente l'operato del Governo italiano quando dichiara che a suo giudizio, pur rispettando le procedure italiane oltreché il diritto di fare indagini e di tutelare la salute della gente, «il Governo italiano non doveva considerare il Muos come un tema da trattare in corti giuridiche di livello regionale perché si tratta di una materia di interesse nazionale oggetto di un trattato internazionale. Si devono garantire i patti non si possono cambiare le regole del gioco»;

risibili infine a giudizio degli interpellanti le affermazioni della console per sostenere un ruolo ed un impiego pacifico del Muos, laddove essa afferma che si tratterebbe di un sistema che rende possibile ad un medico sperduto in un deserto di essere rintracciato facilmente semplicemente comunicando «Sono qui. C'è un problema». Sarebbero stati dunque spesi 60 milioni di dollari solo per questi scopi umanitari o non piuttosto per garantire la effettiva capacità di guida di droni armati pronti a sganciare ordigni su siti lontanissimi dagli operatori e incapaci di valutare le reali condizioni sul terreno, come è stato per il cooperante palermitano Giovanni Lo Porto ucciso come «danno collaterale» e senza neppure le scuse formali (se non quelle televisive) e le spiegazioni ufficiali di quanto accaduto. E senza che il Governo italiano le abbia pretese;

considerato inoltre che:

l'Italia è uno stato di diritto nel quale anche le azioni dei governanti debbono sottostare alle leggi e, in caso di loro violazione, sono sottoposte al giudicato dei tribunali. Nel caso del Muos basta l'evidenza della pronuncia del Tar e del sequestro disposto dalla magistratura penale a smentire quanto sostenuto dalla console Barrosse riguardo il rispetto della normativa italiana;

nessun trattato internazionale legittimamente approvato nelle forme previste dalla Costituzione obbliga l'Italia al mantenimento delle basi ad uso esclusivo degli Usa sul nostro territorio,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga di dover stigmatizzare con serietà e preoccupazione le affermazioni della console, impegnandosi a presentare una formale protesta presso l'ambasciatore americano, per la rinnovata ed immotivata intrusione negli affari interni della nostra Repubblica da parte di un rappresentante diplomatico estero;

se non ritenga opportuno e non più procrastinabile attivarsi, entro i limiti di propria competenza, per avviare un serio ed approfondito dibattito parlamentare sui quei trattati internazionali ritenuti vincolanti, pur senza alcuna approvazione parlamentare, per riaprire finalmente la questione dei protocolli sottoscritti e mai comunicati al Parlamento, benché

abbiano avuto non pochi effetti sulla popolazione italiana, non ultima la vicenda del Cermis.

(2-00279)

### Interrogazioni

CARDIELLO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il comune di Eboli (Salerno) è stato chiamato al voto per le elezioni comunali e regionali del 31 maggio 2015;

nel mese di marzo 2015 è stato arrestato, a seguito di un'indagine della Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo, per certificati elettorali, il responsabile *pro tempore* dell'ufficio anagrafe di Eboli, accusato di aver prodotto falsi certificati di residenza per far votare cittadini stranieri;

in data 30 maggio 2015, i Carabinieri della compagnia di Eboli (stazione S. Cecilia) a meno di 24 ore dall'apertura dei seggi elettorali, avrebbero rinvenuto, nell'abitazione di un residente, venti tessere elettorali, già compilate e timbrate, e i timbri degli uffici comunali di Eboli e Battipaglia utilizzati solitamente per vidimare le tessere elettorali. Secondo quanto appreso dagli organi di stampa locali i carabinieri stanno investigando per individuare quale personaggio politico locale possa essere interessato dal possesso di queste tessere elettorali ed in che modo i timbri comunali, se autentici, siano stati consegnati alla persona fermata;

interrogati dai Carabinieri, i titolari delle tessere elettorali avrebbero dichiarato o di non sapere come il loro documento fosse in possesso della persona fermata, o di averlo smarrito senza provvedere alla denuncia;

nel giorno delle votazioni, la compagnia dei Carabinieri di Eboli ha messo a punto un servizio d'ordine e di verifica nei pressi dei seggi elettorali, per accertare la regolarità del voto, in quanto precedentemente già vi erano state segnalazioni di inquinamento del voto nei seggi del centro città e delle zone periferiche;

a seguito di tali controlli venivano identificate 10 persone, intente ad effettuare irregolarità nei pressi dei seggi elettorali per inquinare il voto democratico;

la procura della Repubblica di Salerno avrebbe aperto un fascicolo su segnalazione della compagnia dei Carabinieri di Eboli;

il tentativo di inquinare le elezioni amministrative è a giudizio dell'interrogante palese,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda attivarsi, per quanto di competenza, perché sia verificata tempestivamente la regolarità dei voti espressi nella città di Eboli, al fine di accertare se i casi in oggetto siano singoli episodi o se si tratti di una associazione a delinquere finalizzata al voto di scambio, per far eleggere un candidato sindaco o consiglieri comunali di stretta fiducia dell'organizzazione.

(3-01963)

PEPE. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

nel quadro di un sostanziale ridimensionamento delle grandi opere previste negli anni precedenti, nel documento economico finanziario 2015 il Governo ha prospettato invece la futura realizzazione dell'intera autostrada pedemontana lombarda (si veda la scheda allegata al SILOS 25 del documento di economia e finanza 2015, Programma delle infrastrutture strategiche, *dossier* n. 168, Doc. LVII, n. 3, Allegato VI, schede di lettura) e tale intenzione è stata ribadita anche dal Ministro Delrio nelle dichiarazioni comparse sulla stampa nei primi giorni di aprile 2015;

tale intenzione è giustificata dall'apparente copertura economico-finanziaria dell'opera come si evince dalla lettura della scheda Silos 25 del documento di economia e finanza, dedicata all'autostrada pedemontana. Sulla base di questo documento le risorse disponibili al 31 dicembre 2014 per l'attuazione dell'opera sarebbero equivalenti alla cifra necessaria per la realizzazione dell'opera ossia 4.166,464 euro, essendo ricavate in quota parte dai fondi della legge obiettivo, 1.131,700 euro (fonte delibera CIPE n. 97 del 2009) dai fondi pubblici, 131,200 euro (fonte delibera CIPE n. 97 del 2009), dal finanziamento prodotto dall'autostrada pedemontana lombarda 2.921,564 euro (fonte delibera CIPE 97/2009);

tale situazione economico – finanziaria, però, è di fatto solo apparente dal momento che gli unici finanziamenti certi a favore dell'opera sono stati fino a questo momento di natura pubblica (fondi legge obiettivo e fondi pubblici attribuiti), mentre ben diversa è la situazione patrimoniale e il contributo da parte dei privati ad autostrada pedemontana SpA. In primo luogo la composizione societaria di Pedemontana SpA è costituita al momento per il 79 per cento da Serravalle, che è una società di emanazione della Provincia di Milano transitata con un debito patrimoniale di circa 700 milioni alla città metropolitana tramite Regione Lombardia; per il resto Pedemontana è costituita per il 13,36 per cento da Equiter; per il 4 per cento da Intesa Sanpaolo e per il 3,34 per cento da Ubi Banca. In secondo luogo il piano finanziario di Pedemontana prevedeva di operare con un'*equity* pari a 536 milioni di euro, ma questa condizione non si è mai verificata, infatti il capitale/patrimonio di Pedemontana disponibile oggi corrisponde solo al suddetto capitale sociale, pari appunto a 536 milioni di euro, oltre a una contribuzione limitata a 60 milioni da parte di soci privati (le banche), da altri 38 milioni concessi come liberalità dalla controllante Serravalle. A questa cifra complessiva di 634 milioni di euro è possibile aggiungere in termini puramente contabili l'importo della defiscalizzazione di 349 milioni di euro (delibera CIPE 1° agosto 2014) da far valere entro il 2027, qualora il *closing* finanziario dell'opera venga realizzato entro un anno dall'efficacia dell'atto aggiuntivo n. 2 alla convenzione unica tra CAL e APL;

tenuto conto che, sommando tutte queste cifre, il conto finale delle risorse ipoteticamente disponibili per la realizzazione di Pedemontana arrivano attorno alla cifra di 1.100 milioni di euro, bisogna concludere che il divario tra la quota a carico di Pedemontana (euro 2.921,564) e la quota

effettivamente necessaria è di circa 1.800 milioni di euro. Tale è il fabbisogno reale ancora necessario per la realizzazione di Pedemontana, opera alla quale di fatto manca l'*equity* e tutta la programmazione preventivata con i vari provvedimenti di programmazione economica;

la situazione economico-finanziaria deve essere considerata anche alla luce della mancata effettiva realizzazione dell'autostrada Pedemontana nelle porzioni o tratte già in essere o in fase di avanzamento. In data 14 aprile 2015 è stata approvata in Consiglio della Regione Lombardia con la deliberazione n. X/677 la mozione concernente il monitoraggio delle compensazioni ambientali e protezione degli spazi aperti per la tangenziale di Varese, il primo lotto della tangenziale di Como e i tratti A e B1 dell'autostrada Pedemontana;

in data 14 maggio 2015 l'assessore regionale alle Infrastrutture, Alessandro Sorte, durante un incontro con i sindaci della tratta B2 ha dichiarato che l'apertura della tratta B1, denominata «Variante Expo», sarà inaugurata al termine della manifestazione internazionale. L'annuncio è confermato anche nel verbale d'incontro della segreteria tecnica del 18 maggio 2015 laddove oltretutto si evidenzia un avanzamento lavori pari al 42 per cento;

pertanto i cantieri avviati con urgenza, e in assenza delle adeguate autorizzazioni da parte del Ministero che sono giunte solo in data a cantieri già aperti, rimarranno fermi per mesi senza che l'opera sia portata a compimento nella sua traccia d'asfalto e tantomeno nella sua parte di viabilità complementare senza altresì le previste mitigazioni e compensazioni ambientali;

nel mese di aprile 2015 è stato avviato il percorso di progettazione della tratta B2, che riguarda i comuni di Barlassina, Meda, Seveso, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno, procedendo preventivamente alla predisposizione di un piano di caratterizzazione per l'area contaminata da TCDD (diossina) frutto dell'incidente ICMESA del 1976, che riguarderà anche i comuni di Desio e Bovisio Masciago (tratta C). Tale piano di caratterizzazione è previsto dalla prescrizione Cipe n. 3 (delibera CIPE pubblicata nel supplemento ordinario n. 34 della *Gazzetta Ufficiale* n. 40 del 18 febbraio 2010), è stato richiesto all'unanimità dal Consiglio di Regione Lombardia con mozione votata in data 17 settembre 2013. Il Comune di Desio ha fatto esplicita richiesta di estendere questa prescrizione anche al territorio del suo Comune;

considerato che precedenti analisi sull'area a seguito di indagini realizzate da Pedemontana in contraddittorio con ARPA (aprile – giugno 2008 e successive integrazioni) hanno classificato contaminate alcune delle aree che saranno interessate dal passaggio di Pedemontana nella tratta B2, si ha ragione di prevedere che la realizzazione del piano di caratterizzazione farà emergere nuovamente presenza di TCDD e implicherà di conseguenza la realizzazione di un piano di Bonifica e una successiva bonifica;

in considerazione della situazione drammatica dell'opera dal punto di vista economico finanziario, della mancata realizzazione di una note-

vole parte dell'opera stessa nelle tratte già avviate, dell'aumento dei costi dell'opera stessa rispetto alle previsioni per il reperimento di diossina TCDD e la conseguente necessaria bonifica,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano promuovere per affrontare la questione esposta;

se non sia opportuno utilizzare le risorse residue per completare le tratte già in essere, sia per il nastro autostradale, sia per le opere di connessione, compensazione ambientale e mitigazione e fermare l'opera prima dell'innesto nella tratta B2.

(3-01966)

MONTEVECCHI, PUGLIA, PAGLINI, MORRA, SERRA, MORONESE, LUCIDI, BERTOROTTA, CRIMI. – *Ai Ministri dei beni e delle attività culturali e del turismo e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

presso il Comune di Firenze sono state presentate interrogazioni e risoluzioni dal gruppo consiliare del MoVimento 5 Stelle, al fine di porre in evidenza il problema delle istituzioni culturali del Comune stesso, quali: la Biblioteca nazionale, l'Opificio delle Pietre Dure, l'Archivio di Stato e la prestigiosa Accademia della Crusca;

l'art. 9 della Costituzione italiana recita: «La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione»;

a parere degli interroganti grave è la condizione in cui versano le più grandi istituzioni culturali del nostro Paese, che rischiano l'estinzione nella più totale indifferenza del Governo ed in parte anche dell'opinione pubblica;

la Biblioteca nazionale centrale di Firenze, come noto, conserva importantissimi fondi librari e manoscritti di uomini che hanno fatto la storia del nostro Paese e per questo è da sempre un fondamentale punto di riferimento per studenti e studiosi di numerosissime discipline;

si apprende da notizie di stampa («la Repubblica» del 5 marzo 2015) che il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha operato tagli che hanno comportato una diminuzione dell'80 per cento dei fondi destinati all'attività ordinaria della suddetta biblioteca che nel 2015 ammontano a soli 196.397 euro, determinando uno stato di totale abbandono ed incuria, tanto che «nella Sala di Consultazione si deve studiare col cappotto, piove dai lucernari, i bagni sono spesso inagibili, le finestre non si possono aprire perché pericolanti». Inoltre, negli ultimi anni, la biblioteca è stata interessata dal blocco delle assunzioni che non hanno permesso il normale e fisiologico *turnover* dei ruoli tecnico-scientifici;

tra i sostenitori del progetto di salvaguardia di una delle più importanti istituzioni culturali, vi è anche l'associazione «Assolettori» di Firenze, tra cui spiccano nomi di professori universitari e uomini di cultura che hanno a cuore la tutela dell'immenso patrimonio librario della Biblioteca nazionale centrale di Firenze, i quali, in data 14 febbraio 2015, hanno



inviato una missiva al Ministro Franceschini, chiedendo che vengano assegnati fondi adeguati, e, soprattutto, che vengano indetti concorsi per selezionare con contratti a tempo indeterminato il personale specializzato, il solo in grado di gestire una macchina del sapere complessa e insostituibile;

considerato che:

la stessa drammatica situazione investe l'Opificio delle Pietre Dure di Firenze, il primo laboratorio per la lavorazione artistica delle pietre dure, fondato nel 1588 da Ferdinando I de' Medici, che per tre secoli ha continuato la sua attività fino a quando, con la costituzione del Regno d'Italia, cominciò a specializzarsi soprattutto nel restauro delle opere d'arte; specializzazione che ha avuto notevole impulso con il restauro delle opere d'arte danneggiate durante la II Guerra Mondiale e ancora di più in seguito alla tragica alluvione di Firenze del 1966 che lo vide fondersi con il Gabinetto di restauro della Soprintendenza alle Belle Arti per divenire uno dei centri all'avanguardia nel mondo del restauro, sintetizzando tradizione e modernità tecnologica;

presso l'Opificio delle Pietre Dure è attiva fin dal 1978 una Scuola di restauro, dal 1998 denominata Scuola di alta formazione e di studio, equiparata al diploma di laurea magistrale in conservazione e restauro dei beni culturali, della durata di 5 anni, a cui partecipano anche numerosi studenti stranieri, ed oggi messa in difficoltà dalla mancanza di fondi per il pagamento dei docenti esterni provenienti da istituti impegnati nella ricerca e nell'attività di tutela e conservazione;

anche per questo istituto culturale il blocco del *turnover* nella pubblica amministrazione ha ridotto in maniera drastica il personale, tanto che in alcuni laboratori, come il laboratorio Terrecotte, il laboratorio Arazzi, il laboratorio Oreficeria e il laboratorio Tessili risulta impiegato rispettivamente soltanto un esperto;

in almeno tre di questi laboratori nel corso del 2015 il personale addetto andrà in pensione e non ci sarà nessuna sostituzione e/o passaggio di consegne, dunque nessuno in grado di mantenere aperte queste specifiche attività di restauro che non possono essere demandate a personale non qualificato per evidenti ragioni di responsabilità dato l'inestimabile valore delle opere che vengono trattate;

i fondi inviati dal Ministero per la copertura delle attività di funzionamento, utenze e lavori pubblici, ammontano nel 2013 a 700.000 euro e nel 2014 a 348.000 euro, con una diminuzione di circa il 50 per cento. Per il 2015 non è stato destinato ancora nessun fondo e ciò anche in ragione della programmazione che di solito viene inviata nel mese di novembre per l'anno successivo;

considerato inoltre che:

altra istituzione di cultura investita dai suddetti tagli è l'Archivio di Stato di Firenze, presso il quale sono custoditi numerosissimi documenti di importanza inestimabile per la testimonianza dell'identità storica e culturale della Toscana e dell'Italia, dall'VIII secolo ai giorni nostri;

anche per l'Archivio di Stato nel corso degli anni il blocco del *turnover* nella pubblica amministrazione ha ridotto il personale del laboratorio di restauro da 14 a 1 unità, mettendo a rischio il mantenimento di questa eccellenza che fu creata proprio per far fronte ai danni dell'alluvione del 1966 e di cui l'Italia è fiera e famosa in tutto il mondo. Difatti delle 54 persone attualmente impiegate nell'Archivio di Stato 12 sono funzionari e tra questi 11 sono prossimi alla pensione (entro uno o due anni);

a distanza di quasi cinquant'anni dall'alluvione del 1966, attualmente giacciono ancora moltissimi documenti in attesa di restauro, si stima nell'ordine di 2,5 chilometri di documenti. Nonostante la descritta emergenza, l'ultimo finanziamento erogato per il restauro risale al 2010 ed ammontava a 96.000 euro;

considerato infine che:

l'Accademia della Crusca, costituita ufficialmente il 25 marzo 1585, è la più prestigiosa istituzione linguistica italiana che raccoglie studiosi ed esperti di linguistica e filologia della nostra lingua. L'Accademia della Crusca è la più antica accademia linguistica del mondo, che nei suoi oltre quattro secoli di attività si è sempre distinta per lo strenuo impegno a mantenere «pura» la lingua italiana originale, pubblicando, già nel 1612, la prima edizione del vocabolario degli Accademici della Crusca, esempio lessicografico anche per le lingue francese, tedesca ed inglese;

l'importantissimo compito dell'Accademia della Crusca è quello di acquisire e diffondere nella società italiana, ed in particolare nella scuola, la conoscenza storica della nostra lingua e la coscienza critica della sua evoluzione attuale, nel quadro degli scambi interlinguistici del mondo contemporaneo. Anche in questo caso i tagli dei finanziamenti comporteranno il mancato rinnovo contrattuale dei 30 ricercatori che si occupano dei fondamentali progetti dell'Accademia a cui si aggiunge la mancata erogazione del contributo regionale che metterà in seria difficoltà il bilancio dell'Accademia stessa,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

quali provvedimenti, ognuno per quanto di competenza, intendano assumere per garantire alle citate istituzioni culturali l'erogazione di risorse economiche per la normale ed ordinaria amministrazione, nonché per lo sviluppo generale in un'ottica di respiro internazionale;

quali iniziative intendano adottare al fine di colmare il vuoto generazionale frutto della mancata rotazione di personale specializzato e della mancata assunzione di personale qualificato a tempo indeterminato tramite concorso pubblico nelle citate realtà.

(3-01967)

CATALFO, PAGLINI, PUGLIA. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il comma 235, dell'articolo 1, della legge n. 228 del 2012, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello

Stato (legge di stabilità per il 2013)», destina al fondo per gli esodati le risorse non utilizzate a nuove ulteriori salvaguardie, o a necessità derivanti da quelle in lavorazione, nonché per i permessi derivanti dalle legge n. 104 del 1992 o ai congedi destinati all'assistenza di parenti disabili;

risulta agli interroganti che il Ministero del lavoro e delle politiche sociali e il Ministero dell'economia e delle finanze abbiano disatteso quanto stabilito dall'art. 1, comma 193, della legge n. 147 del 2013, il quale dispone che tramite apposito decreto interministeriale venga istituito un tavolo tecnico e/o una conferenza di servizi con tutti gli attori coinvolti, comprese le direzioni generali INPS, al fine di chiudere le salvaguardie terminate e far confluire le risorse non utilizzate al già citato fondo per gli esodati di cui alla legge n. 228 del 2012 e/o attivare «vasi comunicanti» con altre salvaguardie;

considerato che:

le salvaguardie sono considerate concluse quando hanno meno di 100 domande giacenti in lavorazione. Risulta agli interroganti che la prima, la terza, la quarta e la quinta salvaguardia siano terminate da molti mesi, la seconda avrebbe in lavorazione poche pratiche di mobilitati del 2014 e la sesta è quasi giunta al termine;

a giudizio degli interroganti è possibile alimentare subito con le risorse non utilizzate il fondo esodati di cui alla legge n. 228 del 2012 per destinarle a una settima salvaguardia, che si auspica sia definitiva,

si chiede di sapere:

quali siano i dati inerenti alle domande giacenti, in lavorazione o escluse (per dinieghi o mancate risposte) per ognuna delle previste 6 salvaguardie ed in particolare quante siano le domande escluse della quinta e della sesta salvaguardia, al fine di comprendere quale sia l'effettivo numero di esodati ancora da salvaguardare;

se i Ministri in indirizzo non ritengano che le informazioni relative all'*iter* delle suddette domande debbano essere necessariamente riportate nei *report* delle salvaguardie mensili dell'INPS, nella tabella riepilogativa e di dettaglio di ogni salvaguardia e suddivise per tipologia, considerato che i numeri delle domande giacenti consentono di definire terminata una salvaguardia che presenti meno di 100 domande giacenti in lavorazione;

quali iniziative intendano assumere al fine di destinare le risorse non utilizzate al fondo esodati;

se non considerino di dover chiudere definitivamente con una settima salvaguardia la vicenda che vede coinvolti gli esodati e che da circa 3 anni sta generando in migliaia di famiglie gravi problemi.

(3-01968)

FUCKSIA, CAPPELLETTI, BERTOROTTA, SANTANGELO, CATALFO. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

da notizie di stampa si apprende che in data 20 maggio 2015, alle ore 18.20, presso il reparto Chirurgia e Trapianti d'organo dell'IRCCS (istituto di ricovero e cura a carattere scientifico) «San Camillo» di

Roma, moriva un uomo, precedentemente sottoposto a due interventi di trapianto del fegato;

il primo di tali interventi sarebbe avvenuto in data 8 marzo 2015, ma l'organo impiantato sarebbe stato di un gruppo sanguigno diverso rispetto al suo. In particolare, il sito di informazione *on line* del «Corriere della sera», edizione di Roma, il 22 maggio 2015 riporta che «l'organo appena impiantato era di gruppo Ab positivo, mentre il sangue del paziente (come da medaglietta appesa al collo) era Ab negativo». Per questa ragione a tale intervento ne sarebbe seguito un secondo, avvenuto in data 30 aprile 2015;

a seguito della vicenda, come riporta una nota della Regione Lazio del 22 maggio 2015, il centro regionale trapianti e la direzione dell'Azienda ospedaliera e dell'IRCCS «Spallanzani» hanno attivato, nell'immediatezza dei fatti, un'indagine interna per verificare le circostanze dell'accaduto e le azioni di miglioramento da attivare con particolare riferimento all'evento avverso verificatosi durante il primo intervento chirurgico;

sempre in data 22 maggio 2015, si sarebbe tenuto un *audit* interno alla struttura ospedaliera per verificare le procedure adottate, la metodologia e la cronologia degli eventi e delle operazioni eseguite, al fine di fare confluire le informazioni che emergeranno in una dettagliata relazione che dovrà essere inviata alla Commissione regionale per il rischio clinico;

considerato che:

sin dal 9 marzo 2015, il CNT (Centro nazionale trapianti) sarebbe stato edotto del caso e la segnalazione sarebbe stata immessa nel flusso SIMES (sistema informativo per il monitoraggio degli errori in Sanità) del Ministero della salute;

in una intervista rilasciata al sito «Quotidianosanità» il 24 maggio 2015, il direttore generale del CNT, dottor Alessandro Nanni Costa, dichiarava che «il paziente ha sì ricevuto un fegato proveniente da un donatore con gruppo sanguigno diverso ma abbiamo certezza del fatto che quel fegato era stato accettato dall'organismo del ricevente senza problemi legati alle possibili incompatibilità dovute ai due gruppi sanguigni diversi. Esso infatti ha funzionato per un lungo periodo e la scelta di fare un secondo trapianto non è stata motivata dal sangue diverso ma dal fatto che quel fegato, a un certo punto, ha iniziato a non funzionare più a dovere, a prescindere, lo ripeto, dall'incongruenza del gruppo sanguigno tra donatore e ricevente», aggiungendo inoltre che «se vi fossero stati problemi legati all'incompatibilità dei gruppi sanguigni avremmo potuto sostituire il fegato dopo pochissimi giorni» e, ancora, che «l'errore c'è stato e anche grave. Ma al di fuori del circuito trapiantologico»;

considerato inoltre che:

nei 2 anni precedenti il decesso il paziente avrebbe effettuato una serie di esami, ai fini di un possibile trapianto, non presso un centro trasfusionale, ma presso il laboratorio dell'istituto «Spallanzani» di Roma. Il giorno successivo al trapianto, il CNT, d'intesa con il Ministero della salute, ha inviato una lettera a tutti i centri trapianto italiani per chiedere la verifica che l'identificazione del gruppo sanguigno dei soggetti in lista

d'attesa del trapianto fosse stata effettuata presso un centro trasfusionale e dando indicazione di ripetere l'esame laddove ciò non fosse stato fatto,

si chiede di sapere:

di quali elementi il Ministro in indirizzo disponga in merito ai fatti citati in premessa e quali urgenti iniziative di competenza abbia inteso assumere;

se non ritenga opportuno, per quanto di competenza e con la massima tempestività, esercitare i poteri ispettivi in possesso per accertare gli eventuali profili di responsabilità che dovessero sussistere attorno al caso descritto.

(3-01969)

D'AMBROSIO LETTIERI, Maurizio ROMANI, RIZZOTTI, DIRINDIN, ROMANO. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

secondo gli ultimi dati ISTAT disponibili, nel 2012 si sono verificati 9.250 decessi per polmonite, prevalentemente nei soggetti con più di 65 anni, non vaccinati alla nascita;

si tratta di un fenomeno di grande rilevanza, se si considera che, nello stesso anno, si sono verificati ad esempio, a prescindere dall'età, 3.900 decessi per incidenti stradali;

la vaccinazione svolge un ruolo determinante nella prevenzione di questa patologia;

nell'ambito dei livelli essenziali di assistenza è previsto che il 5 per cento del fondo sanitario nazionale sia destinato alla prevenzione, ma le Regioni non hanno mai utilizzato integralmente tali risorse per le finalità previste;

peraltro, il rapporto Ocse-Ue «Health at a Glance: Europe 2012» indica che l'Italia si colloca all'ultimo posto in Europa per gli investimenti in prevenzione, spendendo appena lo 0,5 per cento della spesa sanitaria complessiva, contro una media Ue del 2,2 per cento, sopra la quale si collocano Paesi come Germania (3,2 per cento), Svezia (3,6 per cento), Olanda (4,8 per cento) e Romania (6,2 per cento);

premesse inoltre, che:

secondo le conclusioni delle indagini conoscitive svolte dalle Commissioni permanenti Affari sociali e Bilancio e Igiene e Sanità rispettivamente di Camera e Senato, la prevenzione può contribuire in maniera significativa non solo alla salute della popolazione, ma anche alla sostenibilità del sistema, in quanto la maggior parte degli interventi sugli stili di vita e dei programmi di *screening* e vaccinali producono effetti consistenti non solo nel medio-lungo periodo, ma anche nel breve, soprattutto se si considera una prospettiva più ampia che supera l'ambito dei costi sanitari diretti e indiretti ma considera anche l'ambito sociale;

inoltre, lo sviluppo di politiche per la prevenzione e la riduzione dei fattori di rischio sulla vita e sulla salute di un ambiente contaminato, insalubre e poco sicuro può ridurre in modo significativo i costi sociali ed economici (compresi quelli sanitari) che ricadono sulla collettività, in particolare a danno delle persone socialmente più svantaggiate;

considerato che:

il piano nazionale della prevenzione 2014-2018 affronta la tematica degli interventi vaccinali, evidenziando la necessità di integrare l'offerta universale con interventi personalizzati rivolti alle persone più fragili;

lo stesso piano rileva che, nel prossimo quinquennio, l'impegno dovrà essere volto a superare le differenze territoriali in termini sia di *standard* di copertura vaccinale che di qualità dell'offerta;

la vaccinazione pneumococcica, per tutte le età, è oggi ritenuta dall'organizzazione mondiale della Sanità una priorità sia nei Paesi sviluppati che in quelli in via di sviluppo, al fine di ridurre le morti evitabili, migliorare la qualità e le aspettative di vita;

lo studio CApiTA, un *trial* che ha coinvolto circa 85.000 soggetti, condotto dal «Julius Clinical Center» e dal centro medico dell'Università di Utrecht, ha dimostrato l'efficacia della vaccinazione con il vaccino pneumococcico polisaccaridico coniugato 13-valente verso le polmoniti acquisite in comunità (CAP) anche nei soggetti adulti dai 65 anni in su;

a livello mondiale sono state distribuite oltre 600 milioni di dosi del suddetto vaccino, che ha dimostrato un elevato profilo di sicurezza;

ad oggi, nel nostro Paese tale vaccino è inserito nel calendario vaccinale nazionale per le età pediatrica ed evolutiva ma non è previsto per l'età adulta. Il calendario per la vita, elaborato dalle società scientifiche pediatriche, di medicina generale e di sanità pubblica, suggerisce, invece, l'offerta della vaccinazione anti-pneumococcica anche per i soggetti con più di 50 anni;

in Italia, peraltro, si riscontrano già alcune *best practices* regionali in questo ambito meritevoli di essere mutate in tutto il territorio nazionale;

in Puglia, ad esempio, il modello di programmazione della campagna di vaccinazione contro lo pneumococco prevede l'offerta attiva a 3 coorti di nascita (65 anni, 70 anni e 75 anni), in modo da coprire, nell'arco di 5 anni, la fascia di età 65-80 anni (l'offerta è gratuita per i soggetti *over 75* e per i soggetti a rischio di ogni età);

l'esperienza della Puglia ha dato esiti tangibili di riduzione della patologia a soli 2 anni dall'introduzione del vaccino: i risultati, che sono stati recentemente presentati nel congresso europeo di malattie infettive (ECCMID-Copenaghen), mostrano infatti una riduzione del 50 per cento delle polmoniti da pneumococco,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti indicati in premessa;

quale sia lo stato di elaborazione del nuovo piano di prevenzione vaccinale nazionale;

se non ritenga necessario includere nel nuovo piano di prevenzione vaccinale anche la vaccinazione anti-pneumococcica per l'adulto.

(3-01970)

**Interrogazioni orali con carattere d'urgenza  
ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento**

PETRAGLIA, DE PETRIS. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che a quanto risulta alle interroganti:

il 3 giugno 2015, in un'apposita riunione al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, è stata data indicazione non scritta agli uffici scolastici regionali di rilevare i fabbisogni di organico per aree omogenee di attività, relative classi di concorso e per ambiti territoriali. A seguito dell'incontro sono state emanate delle note da parte di alcuni uffici regionali per chiedere ai dirigenti scolastici, previa pronuncia dei collegi dei docenti e sulla base di una scheda di rilevazione, di evidenziare le richieste di organico potenziato sulla base di quanto previsto nel disegno di legge;

considerato che:

i collegi dei docenti, sulla base del decreto del Presidente della Repubblica n. 275 del 1999 sull'autonomia, hanno piena facoltà di rigettare eventuali richieste di delibere essendo esse fondate su nessuna norma, ma solo su di un disegno di legge che ad oggi non risulta ancora approvato, se non in prima lettura presso la Camera dei deputati;

si tratta di una misura che chiama in causa i collegi dei docenti costringendoli ad un lavoro a giudizio delle interroganti inutile e inutilizzabile, dal momento che nessuna legge lo richiede,

si chiede di sapere quali azioni il Ministro in indirizzo intenda intraprendere, nel più breve tempo possibile, per fare revocare tutte le note emanate illegittimamente dai direttori degli uffici scolastici regionali che violano il decreto del Presidente della Repubblica citato.

(3-01964)

DE PETRIS, BAROZZINO, CERVELLINI, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, URAS. – *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* – Premesso che:

la legge 11 agosto 2014, n. 125 ha istituito la nuova disciplina generale sulla cooperazione allo sviluppo;

il percorso attuativo della legge prevede, tra le altre cose, tre regolamenti attuativi, secondo gli artt. 16 comma 1, 17 comma 13 e 20 comma 1, rispettivamente per l'istituzione del Consiglio nazionale per la cooperazione allo sviluppo, per l'adozione dello statuto dell'Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo nel quale sono disciplinate le competenze e le regole di funzionamento dell'Agenzia e per il riordino e il coordinamento delle disposizioni riguardanti il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale in coerenza all'istituzione dell'Agenzia;

il decreto ministeriale 28 novembre 2014, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 10 dicembre, ha istituito il Consiglio nazionale per la cooperazione allo sviluppo, dando attuazione a quanto previsto dall'articolo

16, comma 1, della legge, ma solo con il successivo decreto del 17 aprile 2015 si è completata la designazione dei suoi membri;

nello spirito della legge il nuovo Consiglio rappresenta lo strumento permanente di partecipazione, di consultazione e di proposta sulle scelte politiche, sulle strategie e sulla programmazione, nonché sulle forme di intervento, la loro efficacia, la valutazione delle stesse;

la legge prevede che esso «esprime pareri», quindi, ad opinione degli interroganti e considerata la sua istituzione prima del compimento degli altri atti attuativi sarebbe stato opportuno, una volta nominati i suoi componenti, convocare il Consiglio per consultarlo sul processo attuativo in quanto «strumento permanente di partecipazione, consultazione e proposta» così come previsto dalla legge;

il vice ministro Pistelli, in una intervista al *magazine* «Vita» del 19 dicembre 2014, aveva dichiarato che «entro fine anno, massimo inizio dell'anno prossimo, il Consiglio verrà convocato affinché inizi a pronunciarsi sulle nomine»;

a circa 6 mesi dalla sua istituzione non è mai stato ancora convocato;

gli altri due regolamenti previsti dalle citate disposizioni della legge avrebbero dovuto essere emanati entro 180 giorni dall'approvazione della legge n. 125 del 2014; entro lo stesso termine doveva essere approvato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che determinava la dotazione organica dell'Agenzia;

il Comitato interministeriale per la cooperazione allo sviluppo (CICS), previsto dall'articolo 15 della legge, non risulta essere mai stato convocato, così come non risulta essere approvato, come prevede la legge entro il 31 marzo, previa acquisizione dei pareri delle Commissioni parlamentari, il documento triennale di programmazione e di indirizzo della politica di cooperazione allo sviluppo;

i ritardi sin qui registrati nell'applicazione della legge stanno seriamente mettendo a rischio l'operatività della cooperazione allo sviluppo a partire dal prossimo anno 2016, tenuto anche conto che il Ministero sta al momento negando proroghe ai progetti in corso delle organizzazioni non governative che ne stanno facendo richiesta,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato di attuazione della legge n. 125 del 2014 alla luce delle considerazioni esposte in premessa e con particolare riferimento alla Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo, alla riorganizzazione della direzione generale per la cooperazione allo sviluppo e al Consiglio nazionale per la cooperazione allo sviluppo;

quale sarà l'impegno del Governo italiano, in vista della conferenza di Addis Abeba del prossimo luglio 2015, per il raggiungimento da parte dell'Europa entro il 2020 dello 0,7 per cento del Pil da destinare all'aiuto allo sviluppo.

(3-01965)



*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

ARRIGONI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'interno e della salute.* – Premesso che:

da notizie provenienti dai mezzi di informazione si apprende che mercoledì 3 giugno 2015, è partita l'operazione 'Vento di maestrale' che vede impegnati oltre 50 Carabinieri del comando provinciale di Viterbo, insieme ai militari di altri comandi provinciali competenti, 25 militari del Noe (nucleo operativo ecologico) di Roma e 38 agenti della Polizia stradale di Viterbo;

il *blitz* ha dato esecuzione a 9 ordinanze di custodia cautelare emesse dal giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Viterbo, per reati di truffa, frode in pubblica fornitura, falso materiale, falso ideologico, abuso d'ufficio, connessi alla gestione dell'impianto di trattamento rifiuti e dello spazzamento di Viterbo;

sono state eseguite anche 9 perquisizioni negli uffici amministrativi di enti pubblici a carico di funzionari addetti al settore rifiuti nonché presso le sedi legali e operative delle società oggetto di indagine, Ecologia Viterbo e la Viterbo Ambiente del gruppo Gesenu e il sequestro condizionato di un impianto di trattamento meccanico biologico dei rifiuti della Ecologia Viterbo di Casale Bussi;

da quanto descritto su «il Fatto Quotidiano», secondo l'accusa, la società «avrebbe gestito in modo fraudolento i rifiuti del Lazio e di Roma, incassando la tariffa rifiuti pagata dai cittadini ma omettendo totalmente – fino al 2012 – di produrre il combustibile dai rifiuti e la frazione organica stabilizzata, ossia l'ex compost»;

inoltre, sembra che negli anni successivi al 2012, sia stata prodotta solo una minima parte di compost rispetto a quanto richiesto dal contratto e con procedure non consentite dalle autorizzazioni, come l'aggiunta di calce;

secondo quanto riportato da «il Fatto Quotidiano», la situazione dell'impianto rifiuti di Casale Bussi sarebbe «disastrosa» e «nessuna ecoballa di Cdr sarebbe conforme alle prescrizioni»; agli arresti domiciliari sono finiti il responsabile amministrativo e gestore dell'impianto della Ecologia Viterbo, il direttore tecnico della discarica, il responsabile dell'impianto e della pesa,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito delle proprie competenze e indipendentemente dalle indagini svolte dalla magistratura, intenda appurare, attraverso analisi specifiche e caratterizzazioni da effettuare da parte del Noe e dell'ISPRA, l'incidenza sull'ambiente e sul territorio circostante che ha avuto e che tuttora ha la cattiva gestione dell'impianto di trattamento meccanico biologico dei rifiuti della Ecologia Viterbo di Casale Bussi, allo scopo di garantire la salute dei cittadini e la tutela dell'ambiente.

(4-04067)

CONSIGLIO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

numerosi organi di informazioni hanno riportato in questi giorni la notizia di indagini in corso inerenti ad esponenti e dirigenti dell'associazione *onlus* campana «Un'ala di riserva»;

nell'inchiesta, coordinata dalla Procura di Napoli, sarebbero contestati i reati di truffa, peculato e appropriazione indebita. Dagli organi di stampa si ricava che i dirigenti ed i vertici dell'associazione avrebbero utilizzato risorse economiche destinate all'accoglienza di immigrati e profughi «per l'utile personale e in funzione di un guadagno illecito»;

sempre gli organi di informazione segnalano come i magistrati stiano concentrando la loro attenzione su un ulteriore filone di indagini, legato al servizio civile nazionale;

l'associazione «Un'ala di riserva» è infatti ente di servizio civile nazionale di 1<sup>a</sup> classe, iscritto all'albo nazionale degli enti di servizio civile, ed è presente in 11 regioni con 143 sedi accreditate, oltre ad una sede estera in Guatemala;

in veste di ente di servizio civile nazionale, l'associazione ha ricevuto l'approvazione da parte del Dipartimento gioventù e servizio civile nazionale della Presidenza del Consiglio dei ministri di una notevole quantità di progetti, con il coinvolgimento di moltissimi giovani. Per la precisione nel 2011 sono stati approvati progetti per l'impiego di 342 giovani, nel 2003 per 226 giovani;

nel bando del 2015, conclusosi da poche settimane, i giovani ingaggiabili dall'associazione sono 394, giovani che dovranno essere avviati al servizio nelle prossime settimane;

risulta inoltre all'interrogante che un'altra cinquantina di giovani dovrebbero essere impiegati in servizio civile presso le strutture dell'associazione, mediante il bando di servizio civile, finanziato dal programma europeo «Garanzia Giovani», della Regione Campania;

a tale proposito organi di stampa riportano le dichiarazioni di una giovane che avrebbe dichiarato ai pubblici ministeri di aver avuto «un contratto di servizio civile che prevedeva un compenso di 400 euro al mese. Io non ho mai prestato tale servizio civile ed andavo solo a firmare all'»Ala di riserva« a Pozzuoli. Io ho firmato solo nei primi mesi poi non sono andata più a firmare»;

quanto evidenziato non può non destare profonda preoccupazione, visto che dal 2011 ad oggi le strutture centrali del servizio civile nazionale non hanno ravvisato alcun comportamento illecito da parte dell'associazione, oggi oggetto di indagini;

la preoccupazione non può che accrescersi alla luce di quanto previsto dal disegno di legge delega su terzo settore e servizio civile nazionale, che prevede un accentramento ulteriore, a discapito delle Regioni, di tutte le decisioni e i controlli presso il Dipartimento della gioventù e del servizio civile nazionale, ovvero sia la struttura che in questi anni non ha rilevato alcuna anomalia nelle attività e nei comportamenti dell'associazione «Un'ala di riserva»,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga opportuno sospendere immediatamente e in via cautelativa l'avvio al servizio civile degli oltre 390 giovani destinati all'associazione «Un'ala di riserva» dal bando di servizio civile 2015, al fine di evitare il potenziale coinvolgimento dei giovani nelle attività di un ente indagato per reati che confliggono chiaramente con gli ideali di cittadinanza attiva e solidarietà che sono alla base del servizio civile nazionale;

se non ritenga opportuno procedere immediatamente e in via cautelativa alla sospensione dell'accreditamento di ente di servizio civile per l'associazione «Un'ala di riserva», almeno sino alla conclusione delle indagini da parte della magistratura, al fine di impedire la possibile reiterazione di reati.

(4-04068)

CENTINAIO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

stando a quanto si apprende dalle notizie riportate dagli organi di stampa, nel primo turno delle elezioni 2015 per il rinnovo dell'amministrazione comunale di Voghera (Pavia), dodici elettori sarebbero stati identificati e segnalati all'autorità giudiziaria per la violazione delle normative sul voto. Gli elettori sarebbero stati colti in flagranza di reato mentre scattavano foto alla scheda elettorale;

sempre secondo le indiscrezioni pubblicate dalla stampa, sarebbero in corso indagini volte ad accertare se si tratti di voto di scambio, fattispecie di reato che prevede l'arresto immediato in flagrante e che, se provato, aggraverebbe sia la posizione dei denunciati sia di chi li ha corrotti;

la procura ipotizza si tratti di voto di scambio, considerato che le schede fotografate riporterebbero preferenze per 2 candidati della stessa lista;

garantire il regolare svolgimento delle operazioni di voto deve essere il primo e più importante obiettivo da perseguire in uno Stato democratico;

nel comune di Voghera si dovrà tornare ad elezioni per il secondo turno di ballottaggio;

ai sensi dell'articolo primo della Costituzione la sovranità appartiene al popolo e il popolo la esercita nelle forme e nei limiti previsti dalla stessa Costituzione. Il riconoscimento del diritto di voto e le sue caratteristiche, enunciate nel secondo comma dell'articolo 48, concorrono pertanto alla definizione dello Stato come Stato democratico. Attraverso di esso si realizza, infatti, il principio di organizzazione che caratterizza ogni democrazia, in forza del quale ogni decisione deve essere direttamente o indirettamente ricondotta alle scelte compiute dal popolo, detentore della sovranità,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto accaduto nel comune di Voghera e quali provvedimenti di propria

competenza intenda adottare per rafforzare i controlli nei seggi elettorali in occasione del turno di ballottaggio.

(4-04069)

AMATI, ANGIONI, BONFRISCO, CIRINNÀ, DE PETRIS, FASIOLO, FISSORE, GRANAIOLA, LO GIUDICE, MATTESINI, MORGONI, ORRÙ, PAGLIARI, PETRAGLIA, PUPPATO, SCALIA, VALENTINI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

emergono di frequente casi di gravi illeciti in allevamenti italiani;

del fenomeno si sono occupate di recente anche due trasmissioni televisive («Report», nella puntata del 17 maggio 2015 con il servizio «Vitelli dopati, consumatori ingannati» e «Announo», nella puntata «No carne?» del 21 maggio dedicata in particolare agli allevamenti intensivi di suini in Italia); sul medesimo tema è stata realizzata nel 2013 dalla *onlus* «Compassion in world farming» (CIWF) una video-inchiesta presentata anche in Senato;

la preoccupante diffusione nel nostro Paese di un fenomeno di tale gravità rivela l'inefficacia e l'insufficienza degli attuali sistemi di controllo in tale settore, sistemi necessari per garantire l'effettiva implementazione delle norme previste per la tutela del benessere degli animali negli allevamenti e per la tutela della salute pubblica;

considerato che:

la legge n. 189 del 2004, recante «Disposizioni concernenti il divieto di maltrattamento degli animali, nonché di impiego degli stessi in combattimenti clandestini o competizioni non autorizzate», interessa tutte le categorie di animali, compresi quelli da allevamento;

per quanto riguarda gli *standard* minimi che l'Italia è tenuta a far rispettare, il quadro normativo nazionale prevede: la direttiva 98/58/CE, relativa alla protezione degli animali negli allevamenti, attuata con il decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 146 e successive modifiche; la direttiva 91/629/CEE, che stabilisce le norme minime per la protezione dei vitelli, attuata con il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 533, modificato dal decreto legislativo 1° settembre 1998, n. 331, e la direttiva 2008/119/CE, sullo stesso tema, attuata con il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 126; la direttiva 91/630/CEE, che stabilisce le norme minime per la protezione dei suini, attuata con il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 534, modificato, dal decreto legislativo 20 febbraio 2004, n. 53, e la direttiva 2008/120/CE, sullo stesso tema, attuata con il decreto legislativo 7 luglio 2011, n. 122; le direttive 1999/74/CE e 2002/4/CE per la protezione delle galline ovaiole e la registrazione dei relativi stabilimenti di allevamento, attuate con il decreto legislativo 29 luglio 2003, n. 267 e successive modifiche; la direttiva 2007/43/CE per la protezione dei polli allevati per la produzione di carne, attuata nell'ordinamento nazionale con decreto legislativo 27 settembre 2010 n. 181;

considerato che:

la violazione di tali norme comporta gravi conseguenze per quanto riguarda le sofferenze inflitte ad esseri senzienti, costituisce un evidente problema per la salute pubblica e arreca danno all'intero settore produttivo;

le autorità competenti in merito sono la direzione generale della Sanità animale e del farmaco veterinario (D.G.S.A) del Ministero della salute, le Regioni e le Province autonome ed i servizi veterinari delle aziende sanitarie locali;

l'allegato I del piano nazionale sul benessere animale del 2010 stabilisce la programmazione minima dei controlli da effettuare su base annuale;

considerato che:

l'inefficacia e l'insufficienza degli attuali sistemi di controllo si sono palesate in tutta la loro gravità;

per quanto riguarda l'attuazione della direttiva 1999/74/CE, norme minime per la protezione delle galline ovaiole, il 22 maggio 2014 la Corte di Giustizia europea ha condannato l'Italia per inadempienze;

pur riconoscendo la natura perentoria e improrogabile del termine impartito, nel corso del contenzioso l'Italia ha sostenuto che «non le era stato possibile intervenire e sanzionare in tempo utile il mancato adeguamento delle aziende»;

per quanto riguarda la direttiva 2008/120/CE, norme minime per la protezione dei suini, pur non avendo ancora aperto una procedura di infrazione contro l'Italia, la Commissione europea ha ritenuto di mantenere aperto un «negoziato», in forma di scambio di note e di informazioni, per monitorarne l'attuazione, come confermato dalla risposta del sottosegretario di Stato alla salute, Paolo Fadda, all'interrogazione 4-00513 del 9 luglio 2013;

la relazione annuale sui controlli effettuati per la protezione degli animali in allevamento, predisposta dal Ministero della salute, riporta che nel 2013 sono stati controllati 1.996 allevamenti suinicoli su un totale di 8.534 e che le infrazioni riscontrate sono state 776;

da ciò si evince che più di un terzo degli allevamenti suinicoli sottoposti a controllo hanno evidenziato irregolarità per quanto riguarda lo spazio disponibile, gli edifici e i locali di stabulazione, la pavimentazione, l'assenza di materiale manipolabile e la tenuta dei registri;

considerato, altresì, che:

secondo i dati di Eurobarometro, l'82 per cento dei cittadini europei ritiene che la tutela dei diritti degli animali sia un dovere, indipendentemente dai costi che potrebbe comportare;

la mozione 258 in tema di benessere animale, approvata dal Senato nel corso della seduta del 5 maggio 2015, impegna il Governo a rafforzare i controlli lungo tutta la filiera produttiva, a promuovere una cultura di impresa e di filiera connotata da una forte valorizzazione della responsabilità sociale, a promuovere la formazione del personale addetto alla cura e alla gestione degli animali e a promuovere l'adozione di un sistema di

etichettatura dei prodotti che renda facilmente e univocamente chiari gli *standard* di benessere animale adottati lungo tutta la filiera;

ritenuto che:

è necessario garantire l'efficacia delle norme in materia di benessere degli animali negli allevamenti e promuovere ulteriori progressi, che superino la concezione dell'animale «inteso esclusivamente come mezzo per il soddisfacimento di interessi e bisogni umani», anche al fine di favorire un più ampio «vantaggio per la società nel suo complesso, compreso quello del mondo produttivo, nel rispetto della salute umana, del benessere degli animali e della sostenibilità ambientale», come sottolineato dal comitato nazionale di bioetica, nel parere del 2012 in materia di «Alimentazione umana e benessere animale»;

nell'orientare le proprie scelte di consumo, i cittadini hanno il diritto di essere adeguatamente informati sugli *standard* di benessere degli animali osservati durante tutta la filiera produttiva,

si chiede di sapere:

quale sia la posizione del Ministro di indirizzo rispetto ai gravi fatti denunciati dalle inchieste e dai servizi televisivi citati;

quali e quante siano state dal 2008 le sanzioni comminate agli allevamenti non conformi agli *standard* minimi obbligatori;

per quanto riguarda i suini, quale sia la percentuale di allevamenti che in Italia non fornisce a questi animali arricchimento ambientale adeguato come prescritto dalla legge (quale la paglia) e mozza loro sistematicamente la coda;

se non ritenga opportuno valutare l'opportunità di istituire una *task force* che si occupi dei temi segnalati e che possa contare sul contributo delle associazioni della società civile che lavorano sul tema del benessere animale e, in particolare, sul tema del benessere degli animali negli allevamenti;

quali misure intenda adottare al fine di favorire la tracciabilità di tutta la filiera produttiva;

quali misure urgenti intenda altresì intraprendere al fine di prevenire casi, come quelli citati;

se non ritenga opportuno aumentare la programmazione minima dei controlli annuali obbligatori, considerato l'elevato numero di infrazioni riscontrate;

se non ritenga opportuno (eventualmente in collaborazione con il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali) elaborare delle linee guida che possano fornire un primo contributo per l'elaborazione di un sistema di etichettatura relativa agli *standard* di benessere animale utilizzati;

se non ritenga altresì necessario intraprendere, anche alla luce delle potenziali ripercussioni negative sui settori coinvolti da danni di immagine, le opportune iniziative (eventualmente in collaborazione con il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali) volte ad incentivare l'uso volontario di indicazioni sugli *standard* di benessere animale utilizzati nelle filiere produttive, nonché a sensibilizzare le imprese italiane

sulla necessità di osservare la dovuta diligenza durante tutte le fasi di produzione.

(4-04070)

AUGELLO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 5 giugno 2015, intorno alle ore 10.30, sulla linea B della metropolitana di Roma Capitale avveniva un incidente tra le stazioni Magliana ed Eur Palasport, dovuto allo scontro fra due treni, sembrerebbe procedenti nella medesima direzione e che ha provocato 21 feriti;

l'incidente poteva avere conseguenze molto più gravi come affermato e riportato dalla stampa per bocca del vicecomandante provinciale dei Vigili del Fuoco, Marcello Lombardini, «poteva essere una strage»;

nell'ottobre 2006, sulla linea A della metropolitana di Roma, avvenne un incidente simile che provocò un morto e 230 feriti;

in quell'occasione furono riscontrati dalla magistratura, dalle commissioni di inchiesta e dagli organismi preposti alla vigilanza sul trasporto su ferro, una serie di infrazioni ed inadempienze a carico della dirigenza responsabile delle metropolitane di Roma;

l'assessore alla mobilità di Roma Capitale, Guido Improta, immediatamente dopo l'incidente, ha dichiarato ai *mass media* «probabilmente è un errore umano» «i feriti non sono in pericolo di vita perché l'impatto è avvenuto a una velocità massima di 30 chilometri orari»;

le immagini disponibili dei treni coinvolti nell'incidente fanno ritenere che la velocità di impatto sia stata decisamente inferiore a quella indicata dall'assessore Guido Improta;

le immagini disponibili della tratta dove sarebbe avvenuto lo scontro tra i convogli riscontrano una deficienza di illuminazione derivante dal funzionamento non ottimale delle luci in galleria;

nel giorno dell'incidente pare fossero in svolgimento sulla linea B della metropolitana una serie di adempimenti relativi alla verifica di materiale rotabile e alla formazione di nuovi macchinisti che avrebbero molto implementato il traffico in linea;

risulterebbe che la centrale controllo ed i DCT di linea abbiano dato l'indicazione ai macchinisti di procedere «a vista» e tale modalità di movimento presuppone un abbassamento dei livelli di sicurezza;

le metropolitane, come tutto il trasporto su ferro, sono infrastrutture che per la loro complessità gestionale adottano regolamenti di esercizio molto precisi e puntuali e sistemi di sicurezza atti, di fatto, a rendere impossibile, rispettando norme e condizioni di sicurezza, incidenti come quello sommariamente descritto,

si chiede di sapere:

quali determinazioni gli organismi di vigilanza del Ministero hanno adottato relativamente alla dirigenza ed alle linee della metropolitana di Roma Capitale dopo il drammatico incidente sulla linea A dell'ottobre 2006;

in quale modo i sistemi di sicurezza metro ferroviaria mettono effettivamente al sicuro lavoratori ed utenza da possibili errori di distrazione e/o malori dei macchinisti e se tali prassi risulterebbero essere state effettivamente rispettate nella vicenda oggetto di interrogazione;

se risulti che l'eventuale errore umano, in condizioni di un esercizio rispettoso dei regolamenti metro ferroviari e con i sistemi di sicurezza attivi e non degradati, avrebbe effettivamente potuto provocare l'impatto;

se, in virtù di quanto accaduto il 5 giugno 2015 e di quanto oramai asseverato riguardo i fatti avvenuti il 17 aprile 2015 sulla linea A, non si ritenga opportuno far effettuare dagli organismi di vigilanza e dipendenti dal Ministero, un'approfondita ispezione sulle metropolitane, il materiale rotabile, le prassi operative e di esercizio e sistemi di sicurezza e segnalamento ricadenti sotto la competenza di Atac.

(4-04071)

SIMEONI, VACCIANO, MOLINARI, CAMPANELLA, BENCINI, BOCCHINO, BIGNAMI, DE PIN, MUSSINI, CASALETTO, DE PIETRO, DE PETRIS, CERVellini, MASTRANGELI, PEPE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

in data 29 maggio 2015 l'avvocato e *blogger* Mario Piccolino è stato ucciso a sangue freddo con un colpo di arma da fuoco di piccolo calibro nel suo studio in via della Conca a Formia (Latina);

l'omicidio ha scosso l'intera comunità della zona del sud pontino per via dell'estrema ferocia e della modalità che fanno pensare ad una vera e propria esecuzione;

ad aggravare questa situazione concorre il fatto che l'avvocato Piccolino è stato coinvolto in passato in spiacevoli episodi, come quando nel 2009 fu aggredito nel suo studio con un *crick* da un esponente di una nota famiglia legata alla criminalità organizzata, o ancora quando, nel 2012, trovò teste di pesce tagliate e lasciate sul suouscio di casa;

considerato che:

al momento le indagini sono in procinto di iniziare e solo al termine gli inquirenti saranno in grado di stabilire la matrice dell'omicidio. Tuttavia è un dato di fatto che il sud pontino sia una zona ad alto tasso di infiltrazione della criminalità organizzata e pertanto le forze dell'ordine si trovano davanti al difficilissimo compito di individuare se le cause dell'omicidio descritto siano da imputare al fenomeno mafioso oppure a crimini di altra natura;

considerato altresì che:

per confermare l'importante permeabilità del basso Lazio ai fenomeni legati alla criminalità organizzata, basta scorrere le cronache degli ultimi anni: nel 2010 la Direzione investigativa antimafia di Napoli ha smantellato un'organizzazione criminale attiva soprattutto nella zona di Fondi che controllava il settore ortofrutta e trasporti, mentre nel 2014 il nucleo di Polizia tributaria di Roma e gli agenti della squadra mobile di Latina hanno eseguito 2 ordinanze di custodia cautelare disposte dal giudice per le indagini preliminari di Napoli smantellando una vasta organiz-



zazione che agiva tra la zona di Formia e di Caserta gestendo un traffico di auto verso la Germania e che faceva capo al *clan* camorristico dei Casalesi;

nel 2012 il procuratore di Tivoli, Luigi de Ficchy, già sostituto della direzione distrettuale antimafia, a proposito dell'agguato sulla spiaggia di Terracina, nel quale è stato ucciso il *boss* degli «Scissionisti» Gaetano Marino ha dichiarato: «Il basso Lazio ha una tale densità criminale, da sempre, che stupirsi ancora è inammissibile. Camorra e 'ndrangheta, in quella zona, sono radicate, così come i clan della criminalità locale. Investono e hanno centri di potere, controllano l'economia. La situazione più difficile è proprio quella della provincia di Latina. Le aree di interesse e le zone vengono spartite tra gruppi criminali. Non è un caso che si discutesse di istituire una sezione distaccata della direzione investigativa antimafia proprio lì»;

nonostante le condizioni eccezionali dovute dalla forte presenza di criminalità organizzata della zona del sud pontino (lo stesso capo della direzione distrettuale antimafia di Roma dottor Pignatone ha denunciato l'alta permeabilità del territorio alle mafie), nel 2013 è stata chiusa la sezione distaccata del tribunale di Latina presente a Gaeta che forniva un forte deterrente alle attività illecite dei *clan* camorristici;

considerato inoltre che:

a prescindere dal risultato delle indagini sull'omicidio Piccolino è chiaro che nella zona del sud pontino si concentra un tipo di criminalità che per complessità ed intensità non ha paragoni nel resto del Paese;

a causa della *spending review*, del blocco del *turnover* e del taglio indiscriminato e costante delle risorse le forze dell'ordine e le questure di tutta Italia si trovano in situazione di grossa sofferenza, per non dire di emergenza;

a quanto risulta agli interroganti la questura di Latina non fa eccezione a questa regola, anzi si trova in situazione di grave carenza di mezzi e di personale;

non è ulteriormente tollerabile che il nostro Paese, inteso come istituzione, lasci il proprio territorio in balia della criminalità organizzata e della malavita per mere esigenze economiche;

la politica dei tagli continui ai servizi pubblici viola i principi fondamentali della Costituzione e mette a repentaglio la stessa natura di stato civile: il rispetto ad ogni costo dell'art. 81 sul bilancio pubblico non può mettere a repentaglio la sicurezza nazionale e la vita dei nostri cittadini,

si chiede sapere:

quale misure intenda mettere in atto il Ministro in indirizzo al fine di porre argine alla situazione emergenziale del sud pontino che ad oggi subisce una fortissima infiltrazione da parte della criminalità organizzata e per questo necessita di forze eccezionali per il contrasto all'illegalità;

quali siano le effettive condizioni dei mezzi e del personale messi a disposizione delle forze dell'ordine in provincia di Latina ed in partico-

lare se la questura di Latina sia fornita di tutte le risorse necessarie per far fronte alla difficilissima lotta alla criminalità organizzata.

(4-04072)

GASPARRI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

in data 21 ottobre 2014, il firmatario del presente atto di sindacato ispettivo si è recato, presso l'ispettorato di pubblica sicurezza sito in piazza dei Caprettari a Roma, per sporgere una denuncia-querela nei confronti di alcuni utenti del *social network* «Facebook» che avevano pubblicato numerosi *post* contenenti minacce gravi e ingiurie nei confronti del medesimo;

unitamente alla denuncia, l'interrogante ha altresì consegnato le relative stampe contenenti le minacce e le ingiurie succitate, quali parti integranti della stessa, nonché una *e-mail* allo stesso indirizzata contenente minacce di morte;

alla data odierna, non risulterebbero né avviate le indagini, né individuati gli autori delle gravi minacce e delle ingiurie, e l'autore della *e-mail* contenente la minaccia di morte;

la situazione descritta è anomala e incresciosa e desta molte perplessità, tenuto conto che dalla data della denuncia, sono trascorsi parecchi mesi, senza che siano state neanche avviate le indagini,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti per quali ragioni non siano ancora state avviate le indagini relative a quanto esposto in premessa, considerate la gravità delle minacce di cui lo scrivente è stato destinatario;

quali provvedimenti intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, per giungere ad una celere risoluzione della vicenda.

(4-04073)

DONNO, CRIMI, PUGLIA, CAPPELLETTI, PAGLINI, SANTANGELO, BERTOROTTA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

il gruppo Sangalli opera nel settore del vetro piano attraverso 4 stabilimenti produttivi: Sangalli Vetro Manfredonia, Sangalli Vetro Porto Nogaro, Sangalli Vetro Satinato, Sangalli Vetro Magnetronico;

lo stabilimento produttivo Sangalli Vetro Manfredonia è situato presso Monte Sant'Angelo (Foggia) e, secondo quanto riportato da fonti aziendali, ha una capacità produttiva di circa 600 tonnellate lorde al giorno pari a più di 200.000 tonnellate lorde annue;

con comunicato del 5 novembre 2014, l'azienda rendeva noto quanto segue: «viste le difficili condizioni in cui versa il mercato del vetro piano in Italia, il Gruppo Sangalli si sta adoperando per ridurre la propria capacità produttiva mantenendo un livello di produzione in linea con le esigenze dei nostri clienti. Il forno di Manfredonia si sta avvicinando alla fine della suo ciclo vita e verrà, pertanto, fermato nel mese di dicem-

bre 2014. Successivamente, abbiamo in programma una riparazione a freddo che richiederà un periodo di tempo prolungato»;

il 2 dicembre 2014 si svolgeva il primo incontro tecnico nazionale presso il Ministero dello sviluppo economico riguardante le problematiche del gruppo Sangalli. In tale sede, l'azienda rappresentava le forti difficoltà finanziarie dell'intero gruppo comprensivo di quattro stabilimenti in Italia di cui uno situato a San Giorgio di Nogaro (Udine), la Sangalli Vetro Porto Nogaro con 140 addetti, e 3 localizzati a Monte Sant'Angelo: la Sangalli Vetro Manfredonia SpA con 198 addetti, la Sangalli Vetro Satinato Srl con 15 addetti e la Sangalli Vetro Magnetronico Srl con 26 addetti. Il gruppo altresì preparava un piano industriale riguardante la riorganizzazione produttiva dei suoi stabilimenti sottoposto all'approvazione del ceto bancario in data 27 ottobre 2014;

il piano prevedeva lo spegnimento del forno per la produzione del vetro *float* a Manfredonia ed il trasferimento dell'impianto che produce vetro magnetronico, con spostamento della produzione a San Giorgio Nogaro. Il piano, oltre al rifacimento del forno fusorio di Manfredonia negli anni 2015-16, contemplava investimenti per 17 milioni di euro per la riorganizzazione, l'efficientamento produttivo e il rifacimento del forno, con conseguente richiesta di appoggio delle banche e dei soci. L'azienda, infine, rendeva nota la richiesta di 12 mesi di cassa integrazione per 165 addetti alla Sangalli Vetro Manfredonia;

ulteriori incontri si succedevano presso il Ministero dello sviluppo economico circa la situazione di crisi aziendale del gruppo anzidetto;

in data 7 gennaio 2015 si teneva, presso il Ministero, un incontro tecnico nazionale riguardante le problematiche di tutti gli stabilimenti in Italia del gruppo Sangalli. In tale occasione, così come riportato dal verbale di riunione, l'azienda illustrava un piano concordatario non ancora presentato all'autorità giudiziaria, avente ad oggetto la liquidazione della Sangalli Vetro Manfredonia, mantenendo in vita la Sangalli Vetro Magnetronico, Sangalli Vetro Satinato a Monte Sant'Angelo, e la Sangalli Vetro Porto Nogaro a San Giorgio di Nogaro. Il piano prevedeva altresì l'acquisto della quota del 58 per cento della *holding* di proprietà della famiglia Sangalli da parte di un terzo soggetto imprenditoriale, probabilmente una *new company*;

durante un ulteriore incontro tecnico nazionale del 28 gennaio 2015 presso il Ministero dello sviluppo economico, un rappresentante incaricato riferiva che a seguito di una pesante e inaspettata situazione deficitaria dell'azienda Sangalli Vetro di Porto Nogaro, nel corso dell'ultimo CdA era occorso un abbattimento del capitale ed una svalutazione delle azioni dei soci ordinari di Porto Nogaro. A seguito di ciò, Friulia (finanziaria del Friuli-Venezia Giulia) risultava essere azionista di maggioranza della sede friulana. All'uopo, nel verbale di riunione, veniva riportato che «Friulia risulta azionista di maggioranza di Vetro Porto Nogaro, la quale società ha un debito pregresso verso il FRIE (fondo di rotazione iniziative economiche del Friuli-Venezia Giulia). L'azienda ha ricevuto finanziamenti agevolati dal FRIE per 70 milioni, ed ha inoltre un debito verso

la banca Mediocredito del Friuli Venezia Giulia di 4 milioni». Si rendeva altresì noto che l'istanza di concordato preventivo in continuità per tutte le aziende Sangalli in Puglia veniva presentata il 22 gennaio 2015;

durante un incontro tecnico nazionale del 17 febbraio 2015 presso il Ministero dello sviluppo economico, si informava che il consiglio di amministrazione dell'azienda, contrariamente a quanto gli era stato consigliato dalle parti nel corso dell'ultimo incontro che si era svolto il 28 gennaio 2015, aveva deciso di andare avanti con il piano concordatario. Veniva inoltre precisato che il tribunale di Treviso, nella fase preconcordataria, nominava a garanzia dei creditori 2 commissari giudiziali;

in data 1° aprile 2015, si svolgeva a Roma, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, un incontro per l'esame congiunto della richiesta di cassa integrazione per i lavoratori della Sangalli Vetro Manfredonia del 18 marzo 2015. Il Ministero, nelle persone della sottosegretaria di stato Bellanova e del direttore generale Onelli, dichiarava l'impossibilità tecnica di concedere l'integrazione salariale a causa della mancata presentazione di ammissione al concordato da parte dei responsabili aziendali. I responsabili aziendali venivano dunque invitati a procedere senza ulteriori ritardi (già incidenti in maniera negativa sulla decorrenza dell'eventuale concessione della cassa integrazione guadagni) alla presentazione al tribunale di Treviso della documentazione necessaria insieme a un piano credibile di ripresa delle attività produttive;

in data 22 aprile 2015, presso la Sangalli Vetro Manfredonia SpA si teneva un incontro tra i rappresentanti aziendali e le organizzazioni sindacali. Queste ultime avanzavano le seguenti richieste: la corresponsione del restante 50 per cento delle competenze stipendiali di dicembre 2014; la corresponsione delle competenze stipendiali maturate e non corrisposte dei mesi di gennaio, febbraio e marzo 2015; il versamento delle quote relative al fondo di previdenza complementare (Fonchim) non versate dal mese di ottobre 2014 in poi; il versamento delle quote relative alla cessione del quinto dello stipendio dei dipendenti, ancora non versate alle società erogatrici dei prestiti; le somme rivenienti dalla contrattazione di II livello per gli anni 2013 e 2014;

considerato, inoltre, che a quanto risulta agli interroganti:

con decreto del Tribunale di Treviso del 27 gennaio 2015, veniva concesso alla società Sangalli Vetro Manfredonia SpA il termine del 15 maggio 2015 per la presentazione di una proposta definitiva di concordato preventivo con il piano e la richiesta di documentazione completa o di una domanda omologa di accordi di ristrutturazione dei debiti;

successivamente, con decreto depositato in cancelleria l'11 maggio 2015, il tribunale di Treviso concedeva alla società Sangalli Vetro Manfredonia una proroga di 60 giorni decorrenti dal 15 aprile 2015 per il deposito della proposta, del piano e della documentazione riguardante il concordato preventivo. Autorizzava altresì la società a sospendere per ulteriori 60 giorni i contratti di somministrazione di idrogeno, azoto e gas, il contratto di stoccaggio di gas, i contratti di anticipazione bancaria e strumenti finanziari derivati,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza fatti esposti e se, nell'ambito delle rispettive competenze, abbiano adottato o intendano adottare provvedimenti al fine di salvaguardare i livelli occupazionali nonché la produzione degli stabilimenti interessati;

quali provvedimenti di competenza intendano assumere affinché siano tutelate celermente la condizione, la dignità, le legittime aspettative retributive nonché ogni ulteriore spettanza dei lavoratori coinvolti nella vicenda.

(4-04074)

**CENTINAIO.** – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

il decreto ministeriale n. 19 del 14 gennaio 2014 individua i principi contabili e contiene in dettaglio gli schemi di bilancio in contabilità economico-patrimoniale al quale le università si devono attenere;

considerato che a quanto risulta all'interrogante:

il bilancio unico dell'esercizio 2013 dell'Università di Siena è stato approvato il 29 ottobre 2014, con 6 mesi di ritardo e pubblicato, dopo un sollecito del sindacato Usb, sull'*home page* dell'Ateneo il 9 gennaio 2015;

le più importanti voci del bilancio sono costituite da: contributi del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e altre amministrazioni centrali (121 milioni di euro), partite di giro ed entrate per conto terzi (75 milioni di euro), entrate contributive (26,7 milioni di euro), altri enti pubblici e UE (30,5 milioni di euro);

con un disavanzo di amministrazione di 46 milioni di euro (al 31 dicembre 2012), il bilancio di previsione 2013 indica una perdita d'esercizio di 6 milioni di euro, alla quale aggiungere altri 13 tra mutui e investimenti;

il collegio dei revisori dei conti, nell'esprimere «parere contrario all'approvazione da parte del CdA del bilancio di previsione 2013, auspica che il Ministero definisca i criteri per il dissesto finanziario e quindi possa assoggettare l'Ateneo a tale procedura prima che la situazione economica, finanziaria e patrimoniale degeneri ulteriormente»;

ciò nonostante, l'amministrazione universitaria ha chiuso il consuntivo 2013 con un avanzo di competenza di 6,91 milioni di euro, quando, invece, era previsto un consistente disavanzo;

visto che:

il rendiconto finanziario consuntivo 2013 illustra alcune voci patrimoniali attive e passive relative all'anno 2013 e al 31 dicembre 2012, evidenziando i movimenti verificatisi nel 2013 riferiti ai 2 anni, mostrando così i residui delle voci patrimoniali al 31 dicembre 2013. Con riferimento all'anno 2012, alla voce «oneri per il personale» risulta, al 31 dicembre 2012, un «residuo» di 32.745.809 euro, un «pagato» di 7.778.009,64 euro e un «rimasto da pagare» per 10.660.759,58 euro, con una differenza aritmetica di 14.307.039 euro, che non appare in evidenza nel patrimoniale al 31 dicembre 2013. Analogamente, alla voce «interventi a favore

degli studenti» risulta, al 31 dicembre 2012, un «residuo» di 10.410.378 euro, un «pagato» di 576.118,20 euro e un «rimasto da pagare» di zero, con una differenza aritmetica di 9.834.259,80 euro, che non appare in evidenza nel patrimoniale al 31 dicembre 2013;

per adeguarsi ai nuovi «principi contabili», i due valori, che non appaiono in evidenza nel patrimoniale al 31 dicembre 2013, sembra siano stati riclassificati, sempre nel patrimoniale al 31 dicembre 2013, nei «ratei e risconti passivi» per 18.421.376,97 euro e nel «fondo rischi e oneri» per 5.803.181,47 euro. I ratei e risconti passivi si riferiscono a progetti e ricerche in corso, mentre il «fondo rischi e oneri» è riferito a copertura di future sopravvenienze passive o per coprire costi che alla data di chiusura dell'esercizio non hanno dato origine a obbligazioni giuridicamente perfezionate;

l'amministrazione universitaria senese, nonostante ci sia stata una pubblica richiesta (avanzata il 21 maggio 2015), non ha ancora messo a disposizione degli organi di governo e di controllo e ai soggetti interessati il dettaglio dei ratei e risconti passivi;

la nota integrativa al bilancio (esercizio 2013) non mette in evidenza (nonostante il preciso obbligo del decreto n. 19 del 2014, art. 2, comma 1, punto 9) «tutte le informazioni complementari necessarie per la comprensibilità e l'attendibilità del bilancio medesimo»;

come ricorda il decreto interministeriale, «un documento contabile per poter essere chiaro deve, innanzitutto, essere veritiero»;

accertato che a quanto risulta all'interrogante:

le partite di giro, che, per gettito, a Siena costituiscono la seconda voce di bilancio, devono rappresentare un'entrata e un'uscita «senza rilevanza economica o patrimoniale» e vanno inserite tra le voci degli accertamenti incassati e degli impegni pagati;

nel rendiconto finanziario consuntivo 2013, le partite di giro e le entrate per conto terzi (per un importo pari a 75,1 milioni di euro) sono state inserite (e sommate) tra tutte le poste che costituiscono la previsione definitiva delle entrate 2013; analogamente, la stessa voce (per un importo pari a 64,7 milioni di euro) è stata inserita tra le poste che costituiscono la previsione definitiva delle uscite 2013;

tale impropria allocazione delle partite di giro ha portato a un avanzo di competenza di 6,91 milioni di euro, mentre il suo corretto inserimento (come avvenuto per il rendiconto finanziario consuntivo 2014), «senza alcuna rilevanza economica o patrimoniale», porterebbe a un disavanzo di competenza di 3,5 milioni di euro;

appurato inoltre che:

il bilancio unico dell'esercizio 2013, nonostante il ritardo nell'approvazione e nella pubblicizzazione, è sprovvisto di atti che costituiscono il presupposto essenziale all'approvazione del bilancio medesimo: mancherebbe il verbale del collegio dei revisori dei conti, il verbale del nucleo di valutazione interna, la relazione sui risultati delle attività di ricerca, di formazione e di trasferimento tecnologico e sui finanziamenti ottenuti da soggetti pubblici e privati prevista dall'art. 3-*quater* del decreto-legge n.

180 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 1 del 2009; per quest'ultima inadempienza il Ministero dovrebbe penalizzare l'ateneo senese nell'attribuzione delle risorse finanziarie a valere sul fondo per il finanziamento ordinario (di cui all'art. 5, legge n. 537 del 1993) e sul fondo straordinario;

il nucleo di valutazione interno, in qualità di organismo indipendente di valutazione dell'ateneo (OIV), ha «evidenziato per l'Università di Siena, l'assenza di un Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità e di un Piano di Prevenzione della Corruzione», obblighi stabiliti dal decreto legislativo n. 150 del 2009, dalla legge n. 190 del 2012 e dal decreto legislativo n. 33 del 2013;

la sola «nuova impostazione grafica del bilancio», sbandierata dall'amministrazione universitaria senese, non può considerarsi «una soluzione innovativa nelle relazioni con i portatori di interesse»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo possa attivarsi, nell'ambito delle proprie competenze, perché sia fatta chiarezza sulla vicenda, tanto più se si considera che è in corso il processo sul dissesto dell'ateneo senese, che è iniziato il 30 settembre 2014, continuerà con la sesta udienza il 21 luglio 2015 e vede sul banco degli imputati 2 ex rettori, 3 ex direttori amministrativi, 4 revisori dei conti per peculato, truffa, falso ideologico e abuso d'ufficio per una voragine da 250 milioni di euro nei conti dell'Università di Siena;

se sia stato valutato adeguatamente il nesso con l'attuale procedura concorsuale (30 posti per professore associato) che trova legittimazione solo in un bilancio risanato.

(4-04075)

MANDELLI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

non si arresta l'ondata di migranti che in fuga da povertà, carestie, guerre e persecuzioni sbarcano sulle coste italiane per raggiungere il nord Europa;

secondo quanto appreso da notizie di stampa dal primo gennaio 2015 sono arrivati in Italia oltre 55.000 migranti, quasi 8.000 migranti in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;

le cifre parlano di circa 80.000 migranti bisognosi di assistenza ed il sistema di accoglienza è già al collasso;

secondo quanto rivelato dal quotidiano britannico «The Guardian» in Libia altri 500.000 migranti attendono di imbarcarsi alla volta dell'Europa;

considerato che:

si prefigura uno scenario spaventoso, con sbarchi continui nei prossimi mesi ed il rischio di nuove tragedie del mare;

molte delle strutture di accoglienza presenti sul territorio italiano hanno ormai raggiunto la massima capienza e la maggior parte dei Comuni non è in grado di gestire un simile esodo;

le precarie condizioni igienico-sanitarie in cui sono costretti i migranti, nonché la presenza nei Paesi di provenienza di focolai di gravi infezioni e malattie richiedono la massima attenzione da parte delle autorità sanitarie italiane, al fine di prevenire una vera e propria emergenza sanitaria,

si chiede di sapere quale sia il piano sanitario adottato dal Ministro in indirizzo per fronteggiare lo stato di emergenza e quali siano le iniziative che intenda intraprendere per garantire condizioni di sicurezza sanitaria in tale difficile situazione, sia per tutti gli operatori coinvolti che per la popolazione nazionale e per gli stranieri presenti sul territorio italiano.

(4-04076)

MANDELLI, D'AMBROSIO LETTIERI. – *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e della salute.* – Premesso che:

con precedente atto di sindacato ispettivo 3-01469 pubblicato il 26 novembre 2014, si rappresentava la situazione di disparità determinatasi tra gli specializzandi medici e gli specializzandi non medici, a seguito del mancato riconoscimento nei confronti di questi ultimi del diritto ad ottenere un trattamento economico-normativo del tutto analogo a quello dovuto ai laureati in medicina ammessi ad una scuola di specializzazione;

con riferimento alle notizie di stampa circa l'intento del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca di prendere in considerazione, nell'ambito del riordino delle scuole di specializzazione, l'esclusione degli specializzandi non medici dal riassetto previsto dal decreto ministeriale del 1° agosto 2015, si evidenziava come un simile intervento, invece che risolvere il problema, lo avrebbe eliminato alla radice, senza porre rimedio alla suddetta grave discriminazione;

nell'interrogazione si invitavano quindi i Ministri in indirizzo a voler adottare specifiche azioni volte all'equiparazione dello *status* contrattuale ed economico dello specializzando «non medico» a quello dello specializzando medico, anche in considerazione degli obblighi imposti dalla sentenza n. 6037 del 2013 del Consiglio di Stato;

considerato che:

con decreto interministeriale 4 febbraio 2015 n. 68 recante «Riordino scuole di specializzazione di area sanitaria» sono state individuate e riorganizzate le scuole di specializzazione di area sanitaria, tra cui è annoverata anche quella della tipologia Farmacia ospedaliera;

con decreto ministeriale recante «Determinazione del numero globale di medici specialisti da formare per il triennio accademico 2014/2017 ed assegnazione dei contratti di formazione specialistica dei medici per l'anno accademico 2014/2015» sono stati finanziati, per l'anno accademico in corso, esclusivamente i contratti di specializzazione per i medici,

si chiede di sapere:

per quale ragione i contratti di formazione non siano stati estesi anche ai farmacisti, lasciando disatteso quanto previsto dal decreto n. 68 del 2015;



quali azioni i Ministri in indirizzo intendano adottare al fine di evitare un'ulteriore ingiustificata discriminazione nei confronti dei farmacisti, anche in considerazione del ruolo fondamentale che tale professione assume nell'ambito del Servizio sanitario nazionale.

(4-04077)

BENCINI, PETRAGLIA, Maurizio ROMANI. – *Ai Ministri dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle infrastrutture e dei trasporti.*

– Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

il ponte sospeso di San Marcello Pistoiese (Pistoia) è una passerella pedonale che collega i due versanti del torrente Lima tra Mammiano Basso nel comune di San Marcello Pistoiese e Popiglio nel comune di Piteglio;

il ponte è realizzato con strutture che poggiano su quattro cavi di acciaio mantenuti in tensione; misura 227 metri di lunghezza, 36 metri di altezza massima sull'alveo del fiume e 80 centimetri di larghezza. Nel 1990 è stato inserito nel «Guinness dei primati» che lo annoverava come «il più lungo ponte sospeso pedonale del mondo». Dal 2006 il testimone è passato al Kokonoe Yume Bridge in Giappone;

inaugurato nel giugno del 1923, fu costruito seguendo l'idea di Vincenzo Douglas Scotti, conte di San Giorgio della Scala, direttore del laminatoio di Mammiano Basso della Società metallurgica italiana. Esso sarebbe servito a permettere il passaggio degli operai che da Popiglio si dovevano recare a lavorare nelle fabbriche situate sul versante opposto: senza una struttura del genere, infatti, gli operai avrebbero dovuto percorrere a piedi circa 6 chilometri per raggiungere il posto di lavoro;

l'opera, che ha perso la sua funzione originale, quella di migliorare le condizioni di viabilità nella vallata, ha subito nel corso degli anni importanti lavori di manutenzione e di consolidamento. Gli ultimi, che risalgono all'anno 2004, hanno permesso di mettere in sicurezza il ponte rendendolo più stabile e resistente attraverso la completa sostituzione dei cavi, dei tiranti laterali, delle passerelle e delle protezioni, con materiale più resistente e leggero. Nel 2014 è stata inaugurata l'illuminazione notturna del ponte;

dato che:

il 5 marzo 2015 i territori comunali di San Marcello Pistoiese e Piteglio sono stati fortemente interessati da un evento atmosferico che ha provocato il danneggiamento di diverse strutture pubbliche e private, determinando la dichiarazione di stato di emergenza regionale, ai sensi dell'art. 11, comma 2, lettera a) della legge regionale toscana n. 67 del 2003;

a causa di tale evento e a seguito di sopralluogo tecnico, i sindaci di San Marcello Pistoiese e Piteglio hanno, con ordinanza congiunta, predisposto la chiusura del ponte sospeso per ragioni di sicurezza;

considerato che:

l'opera rappresenta un'attrattiva importante di un territorio a forte vocazione turistica, essendo ancora oggi il ponte sospeso più lungo d'Europa, nonché un manufatto di archeologia industriale di importante valore;

la chiusura del ponte, inizialmente prevista solo fino alle vacanze pasquali, si sta prolungando anche nella stagione turistica estiva con grave danno per le attività commerciali del luogo;

la spesa per la messa in sicurezza del ponte è stimata intorno ai 40.000 euro e l'intervento, a detta del sindaco di Piteglio, dovrebbe richiedere una settimana di lavoro, ma non viene effettuato per mancanza di risorse economiche;

è notizia recentissima che l'amministrazione di San Marcello Pistoiese, a seguito di una verifica commissionata all'ufficio ragioneria sui mutui iscritti in bilancio, ha verificato la disponibilità di circa 40.000 euro quali porzioni di finanziamenti risparmiati sulle opere pubbliche cui erano destinati. Proprio tali risorse, secondo quanto affermato dal sindaco, saranno utilizzate per il pagamento dei lavori necessari alla riapertura del ponte sospeso,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano attivarsi, nell'ambito delle proprie competenze, affinché gli enti locali interessati e la Regione Toscana, si adoperino con urgenza per la messa in sicurezza e la riapertura del ponte sospeso.

(4-04078)

*DIVINA. – Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. –* Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

la signora A. D. di Cles (Trento), circa due anni fa, si è suicidata gettandosi nel lago di S. Giustina;

nonostante le ricerche, durante le quali i cani hanno segnalato il punto in cui la signora si sarebbe gettata, il corpo non è più stato ritrovato (nel lago si sarebbe suicidato anche un altro signore il cui corpo non è mai stato trovato);

il marito ha chiesto sia all'ex Sindaco di Cles, sia ai Vigili del Fuoco, di poter abbassare il livello delle acque per poter avere la speranza di dare degna sepoltura alla moglie, ma purtroppo è stato risposto che non era di loro competenza;

lo stesso assessore Mellarini afferma di aver parlato con «Dolomiti Energia», ma invano;

nel corso del tempo è stato risposto che la competenza sarebbe del Governo e, in particolar modo, del Ministero dello sviluppo economico;

durante il colloquio avvenuto con il neo sindaco di Cles, Ruggero Mucchi, si sarebbe concordato di sollecitare il Governo affinché, durante i periodi primaverili, quando il lago si abbassa, si possa diminuire di qualche metro ancora (6-7) l'acqua in modo tale da poter cercare meglio i corpi,

si chiede di sapere se sia possibile, eccezionalmente, concordare un abbassamento del livello del lago, in modo da esperire un ultimo tentativo di ritrovamento delle spoglie della signora scomparsa.

(4-04079)

BIGNAMI, ORELLANA, GAMBARO, MUSSINI, CASALETTO. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

secondo quanto appreso dagli interroganti, in data 12 maggio 2015, la minore F. C. di anni 12, affetta da disturbo dello spettro autistico, frequentante la classe 5<sup>a</sup> B dell'istituto comprensivo di Bovalino (Reggio Calabria) sarebbe stata esclusa, senza alcun giustificato motivo, dalla uscita didattica presso il museo di Locri (Reggio Calabria), senza che i suoi genitori venissero avvisati;

la bambina, pertanto, entrando a scuola nell'orario consueto, si sarebbe trovata improvvisamente sola e impreparata in una classe vuota, senza i suoi compagni;

la bambina è affetta da una patologia che comporta reazioni innanzi a cambiamenti inaspettati, pertanto trovandosi in una classe vuota, senza i compagni, e senza che nessuno l'avesse preparata al cambiamento, avrebbe provato un forte disagio e avrebbe reagito con ira contro i banchi e contro un'insegnante;

la minore, pur essendo seguita da un'insegnante di sostegno e da un'assistente educativa, sarebbe stata esclusa dalla uscita didattica senza nessun avvertimento, il che appare in contrasto con gli articoli 3, 34 e 38 della Costituzione e con la convenzione dell'ONU per i diritti delle persone con disabilità, ratificata dal Parlamento italiano con la legge 3 marzo 2009, n. 18;

non è stato ancora chiarito se sia stato consultato preventivamente il medico che aveva in cura la bambina, né se vi sia stato un raccordo tra l'insegnante di sostegno, il neuropsichiatra infantile del distretto sanitario competente, per definire precauzioni e strumenti utili ai fini di permettere la partecipazione di F. alla uscita didattica o per escluderne la partecipazione;

secondo quanto appreso dagli interroganti, né l'insegnante di sostegno di F. né nessun altro avrebbero informato i genitori della uscita didattica del 12 maggio 2015 e dell'esclusione della minore, venendo meno alle normative vigenti;

i genitori avrebbero pertanto chiesto immediati chiarimenti al dirigente scolastico dell'istituto scolastico avrebbero interessato l'autorità Garante per l'infanzia e l'adolescenza della Regione Calabria che sarebbe intervenuta in data 3 giugno 2015 con una lettera inviata alle autorità competenti;

ad oggi i genitori di F. non avrebbero ancora ricevuto alcun chiarimento da parte del dirigente interpellato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito delle proprie competenze, non ritenga opportuno intervenire per chiedere un chiarimento al dirigente dell'istituto comprensivo di Bovalino sui fatti esposti

per offrire un doveroso riscontro ai genitori della minore, della quale apparirebbero lesi i diritti all'istruzione, all'integrazione e alla salute.

(4-04080)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

*1<sup>a</sup> Commissione permanente* (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione):

3-01963, del senatore Cardiello, su presunti episodi di voto di scambio a Eboli (Salerno) alle elezioni amministrative del maggio 2015;

*7<sup>a</sup> Commissione permanente* (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-01967, della senatrice Montevecchi ed altri, sulla carenza di personale e di risorse delle istituzioni culturali di Firenze;

*11<sup>a</sup> Commissione permanente* (Lavoro, previdenza sociale):

3-01968, della senatrice Catalfo ed altri, sulle risorse da destinare per il fondo degli esodati;

*12<sup>a</sup> Commissione permanente* (Igiene e sanità):

3-01969, della senatrice Fucksia ed altri, su un caso di decesso all'ospedale San Camillo di Roma a seguito di trapianto di fegato;

3-01970, del senatore D'Ambrosio Lettieri, sull'inclusione nel nuovo piano di prevenzione vaccinale del vaccino contro la polmonite da pneumococco.