



Assemblea

**RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI**

ASSEMBLEA

550^a seduta pubblica
mercoledì 9 dicembre 2015

Presidenza della vice presidente Fedeli,
indi del vice presidente Calderoli

INDICE GENERALE

RESOCONTO STENOGRAFICO Pag. 5-57

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 59-66

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) 67-104

INDICE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>			
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	Pag. 5		
DISEGNI DI LEGGE			
Annunzio di presentazione	5		
Discussione:			
(859-1357-1378-1484-1553-B) Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274 (Approvato dal Senato in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Scilipoti Isgrò; Falanga; Moscardelli ed altri; Stucchi; Ginetti; e modificato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):			
PRESIDENTE	6, 7, 12		
CUCCA (PD), relatore	6, 7		
SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI			
PRESIDENTE	12		
DISEGNI DI LEGGE			
Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B:			
CALIENDO (FI-PdL XVII)	13		
BARANI (AL-A)	16		
DE CRISTOFARO (Misto-SEL)	16, 19		
PALMA (FI-PdL XVII)	19, 25		
FUCKSIA (M5S)	25		
CROSIO (LN-Aut)	27		
CIAMPOLILLO (M5S)	31		
SCILIPOTI ISGRÒ (FI-PdL XVII)	33, 35, 36		
BUCCARELLA (M5S)	36, 39		
		DI MAGGIO (CoR)	Pag. 39
		STEFANI (LN-Aut)	41
		MAZZONI (AL-A)	44
		MUSSINI (Misto)	47
		GIOVANARDI (AP (NCD-UDC))	50
		CARRARO (FI-PdL XVII)	53
		BOSCHI, ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento	54
		Verifiche del numero legale	16
		SUI LAVORI DEL SENATO. ORGANIZZAZIONE DELLA DISCUSSIONE DELLA QUESTIONE DI FIDUCIA	
		PRESIDENTE	54
		INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO	
		PAGLINI (M5S)	55
		ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 10 DICEMBRE 2015	56
		ALLEGATO A	
		DISEGNO DI LEGGE N. 859-1357-1378-1484-1553-B	
		Proposta di questione pregiudiziale	59
		ALLEGATO B	
		INTERVENTI	
		Integrazione all'intervento del senatore Scilipoti Isgrò nella discussione generale del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B.	67

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Federazione dei Verdi, Moderati, Movimento Base Italia): GAL (GS, PpI, FV, M, MBI); 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-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-Puglia-Più-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE PER
L'INFANZIA E L'ADOLESCENZA**Variazioni nella composizione *Pag.* 68**PROCEDIMENTI RELATIVI AI REATI
PREVISTI DALL'ARTICOLO 96 DELLA
COSTITUZIONE**

Trasmissione di decreti di archiviazione 68

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 68

Assegnazione 69

Ritiro 71

INCHIESTE PARLAMENTARI

Annunzio di presentazione di proposte 71

GOVERNOTrasmissione di atti *Pag.* 72**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti 72

Trasmissione di documentazione 73

INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme 73

Interrogazioni 73

Con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento 83

Da svolgere in Commissione 104

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente FEDELI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,35*).
Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 3 dicembre.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, 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 16,37*).

Disegni di legge, annunzio di presentazione

PRESIDENTE. Comunico che in data 4 dicembre 2015 è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri, dal Ministro dello sviluppo economico e dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

«Conversione in legge del decreto-legge 4 dicembre 2015, n. 191, recante disposizioni urgenti per la cessione a terzi dei complessi aziendali del Gruppo ILVA» (2157).

Discussione del disegno di legge:

(859-1357-1378-1484-1553-B) *Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274 (Approvato dal Senato in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Scilipoti Isgrò; Falanga; Moscardelli ed altri; Stucchi; Ginetti; e modificato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale) (ore 16,38)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B, già approvato dal Senato in un testo risultante dell'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Scilipoti Isgrò; Falanga; Moscardelli ed altri; Stucchi; Ginetti; e modificato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 104 del Regolamento, oggetto della discussione e delle deliberazioni saranno soltanto le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, salvo la votazione finale.

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*. Signora Presidente, le anticipo che nell'ipotesi in cui dovessi abusare del tempo postumi a disposizione, le consegnerò il testo scritto della mia relazione.

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.

CUCCA, *relatore*. Signora Presidente, onorevoli senatori, rappresentanti del Governo, torna in quest'Aula il testo delle nuove norme sull'omicidio stradale, dopo l'approvazione alla Camera dei deputati, che ha apportato una serie di modifiche che cercherò di illustrare brevemente.

L'articolo 1, comma 1, inserisce nel codice penale il delitto di omicidio stradale attraverso il quale è punito, a titolo di colpa – questo elemento è rimasto anche dopo l'esame alla Camera, dopo innumerevoli discussioni su cui ci eravamo dilungati anche in Senato in fase di primo esame – con la reclusione (di diversa entità in ragione del grado della colpa stessa) il conducente di veicoli a motore la cui condotta imprudente costituisca causa dell'evento mortale.

Per ragioni sistematiche – questa è la principale novità – il testo Camera ha spostato nel nuovo articolo 589-*bis*, primo comma, la fattispecie di omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale (la pena rimane quella della reclusione da due a sette

anni), già prevista dall'articolo 589, secondo comma, del codice penale. Per coordinamento, all'articolo 3, tale fattispecie viene espunta dal secondo comma del citato articolo 589 che, pertanto, nella parte residua, riguarda ora il solo omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro.

L'articolo 589-*bis*, secondo e terzo comma, confermando sostanzialmente il testo approvato dal Senato, punisce quindi con la reclusione da otto a dodici anni l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti di un veicolo a motore qualora si trovi in stato di ebbrezza alcolica grave (con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro) o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero qualora versino in stato di ebbrezza alcolica con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, laddove si tratti di specifiche categorie di conducenti (ad esempio, coloro che esercitano professionalmente l'attività del trasporto di persone e di cose, conducenti di autoveicoli anche con rimorchio di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, conducenti di autobus ed altri). In buona sostanza si tratta di quelle categorie comunemente dette «a tolleranza zero». (*Brusio*).

PRESIDENTE. Senatore, scusi, ma faccio fatica io per prima a seguirlo. Veramente chiedo a tutti in Aula di diminuire il tono di voce, altrimenti è faticoso per il relatore parlare, ma anche per i senatori ascoltare. Se è possibile, lasciate libero l'emiciclo.

La prego di proseguire, senatore Cucca.

CUCCA, *relatore*. È invece punito con la pena della reclusione da cinque a dieci anni (il testo del Senato precedentemente prevedeva un minimo di sette anni) l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti di un veicolo a motore nelle seguenti ipotesi: qualora versino in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico superiore a 0,8 millilitri ma non superiore a 1,5 grammi per litro; qualora abbiano superato specifici limiti di velocità in un centro urbano o anche su strade extraurbane; qualora abbiano attraversato le intersezioni semaforiche disposte rosse o abbiano circolato contromano; qualora abbiano effettuato manovre di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi; qualora infine abbiano effettuato sorpassi azzardati (sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua). Le ultime due ipotesi sono state introdotte nel corso dell'esame presso la Camera, coordinando in tal modo l'articolo 589 con le analoghe previsioni previste per le lesioni nell'articolo 590-*bis*. Tengo a precisare che queste fattispecie sono quelle che statisticamente producono un numero più elevato di vittime a seguito di incidenti stradali. In tutti i predetti casi la pena è diminuita fino alla metà quando l'omicidio stradale, pur connotato dalle condotte in questione, sia conseguenza anche di una condotta colposa della vittima. La corrispondente previsione del testo Se-

nato sul punto aveva una formulazione più ampia, prevedendo che la pena fosse diminuita fino alla metà nell'ipotesi in cui l'evento non fosse esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, così comprendendo, ai fini dell'applicazione della diminuzione, anche le condotte dolose della vittima e le condotte colpose o dolose di terzi. La pena invece è aumentata – e anche questa disposizione è stata introdotta dalla Camera – se l'attore del reato non ha conseguito la patente, se la patente è sospesa o revocata o non ha assicurato il proprio veicolo a motore (sul presupposto, dunque, che il reato sia commesso alla guida di un veicolo di proprietà).

L'ultimo comma del nuovo articolo 589-*bis* prevede, conformemente al testo Senato – nel caso in cui il conducente provochi la morte di più persone ovvero la morte di una o più persone e le lesioni di una o più persone – l'applicazione della pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo; il limite massimo viene stabilito in diciotto anni. Quest'ultimo comma riproduce quanto previsto dal quarto comma dell'articolo 589 del codice penale (con la differenza che il limite massimo di pena attuale è di quindici anni).

L'articolo 1 della proposta di legge introduce, infine, nel codice penale l'articolo 589-*ter*, il quale reca una specifica circostanza aggravante nel caso in cui il conducente, responsabile di un omicidio stradale colposo, si sia dato alla fuga. Questo è stato uno dei temi più discussi e presenta ancora notevoli problemi di natura tecnica. In tale ipotesi, la pena è aumentata da un terzo a due terzi (quindi c'è stato un incremento rispetto al testo licenziato dal Senato) e non può, comunque (questa è la novità introdotta) essere inferiore a cinque anni. Si ricorda che il reato consistente nella fuga del conducente dopo un incidente con danno alle persone è previsto attualmente dall'articolo 189 del Codice della strada. Rispetto a questa fattispecie, quindi, quella di cui all'articolo 589-*ter* configurerebbe un'ipotesi di reato complesso ai sensi dell'articolo 84 del codice penale.

L'articolo 2 della proposta di legge disciplina, con il riformulato articolo 590-*bis* del codice penale, il reato di lesioni personali stradali, e introduce di seguito nel codice penale tre ulteriori articoli. Le diverse fattispecie del reato di cui all'articolo 590-*bis*, appaiono quasi del tutto speculari a quelle dell'articolo 589-*bis*, che introduce l'omicidio stradale. In sostanza, si introduce il delitto di lesioni stradali.

Anche qui, come per l'omicidio stradale in relazione all'articolo 589-*ter*, la Camera ha spostato per motivi sistematici nel novellato articolo 590-*bis* la fattispecie di lesione personale con violazione delle norme sulla circolazione stradale introducendo una serie di modulazioni della pena a seconda della gravità delle lesioni. Evito di riportarle per motivi di economia di tempo. La pena, quindi, è la reclusione da un anno e sei mesi a tre anni per le lesioni gravi e da due a quattro anni per le lesioni gravissime quando le lesioni derivano dalla stessa violazione del codice della strada individuate dall'articolo 589-*bis* per l'omicidio stradale. Si tratta delle lesioni che siano provocate dai conducenti di veicoli in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico superiore a 0,8 ma non superiore ad

1,5, da conducenti che procedono a velocità pari o superiori al doppio di quella consentita o comunque di almeno 70 chilometri orari in un centro urbano ovvero superiore di almeno 50 chilometri orari rispetto alla velocità massima consentita su strade extraurbane. In buona sostanza riproduce le stesse fattispecie che erano riportate dall'articolo 589-*bis* del codice penale e che vengono riportate specularmente anche nell'articolo 590-*bis*, comprese tutte quelle fattispecie che, per quel che riguarda le lesioni, erano state già approvate, in Commissione al Senato, mentre erano state tolte quella relativa alla circolazione contromano, del sorpasso in prossimità di un incrocio ed erano state invece espunte a seguito di un emendamento approvato in Assemblea, sono state invece reintrodotte alla Camera ma con una diversa articolazione delle pene.

L'ultimo comma del nuovo articolo 590-*bis* prevede, nel caso in cui il conducente cagioni lesioni a più persone, l'applicazione della pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse, aumentata fino al triplo, con il limite massimo dei sette anni, anche questo speculare al 589-*bis*. Vi era già un limite previsto nell'articolo 590 del codice penale, che però è inferiore di due anni perché il massimo era di cinque anni.

Come nell'omicidio stradale, il successivo articolo 590-*ter* introduce un'ulteriore circostanza aggravante in caso di fuga del conducente (la pena è aumentata da un terzo a due terzi con un minimo di pena di tre anni di reclusione) nell'ipotesi di lesioni personali stradali.

Il nuovo articolo 590-*quater* del codice penale – introdotto sempre dall'articolo 2 del disegno di legge – riproducendo sostanzialmente il vigente articolo 590-*bis* del codice penale, reca una disciplina derogatoria rispetto all'articolo 69 del codice penale in materia di computo delle circostanze. La disposizione stabilisce il divieto di equivalenza o prevalenza delle concorrenti circostanze attenuanti rispetto alle circostanze aggravanti di cui agli articoli 589-*bis*, 589-*ter*, 590-*bis* e 590-*ter* del codice penale. 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.

La Camera dei deputati ha inoltre soppresso all'articolo 2 il nuovo articolo del codice penale, introdotto dal Senato, concernente la revoca della patente. Analoga disciplina è stata poi collocata, con l'articolo 6, all'interno del codice della strada. L'articolo 590-*quinquies*, identico al testo licenziato dal Senato, costituisce ora l'ultima delle modifiche apportate al codice penale dall'articolo 2 e riguarda la definizione di strade urbane ed extraurbane.

L'articolo 3 del disegno di legge in esame reca modifiche di coordinamento del codice penale. Viene modificato l'articolo 157 del codice penale, prevedendosi il raddoppio dei termini di prescrizione anche per il nuovo reato di omicidio stradale. Viene altresì modificato l'articolo 582 del codice penale, aumentando la pena edittale minima per il reato di lesioni personali, che viene portata da tre a sei mesi di reclusione, confermando però il massimo in tre anni. Come abbiamo già detto, vengono

inoltre soppressi i riferimenti alle fattispecie stradali dell'omicidio colposo, di cui all'articolo 589 del codice penale.

L'articolo 4 del disegno di legge reca modifiche al codice di procedura penale in materia di operazioni peritali e di prelievo coattivo di campioni biologici. Abbiamo discusso di questo tema già nel corso dell'esame del provvedimento in prima lettura.

L'articolo 5 del disegno di legge reca modifiche di coordinamento del codice di procedura penale volte a prevedere l'arresto obbligatorio in flagranza per il delitto di omicidio colposo stradale e l'arresto facoltativo in flagranza per il delitto di lesioni colpose stradali gravi o gravissime, di cui all'articolo 590-*bis* del codice penale. Si prevede altresì l'aggiunta dei nuovi reati di omicidio stradale e lesioni stradali tra quelli per i quali è possibile, per il pubblico ministero, chiedere per una sola volta la proroga del termine di durata delle indagini preliminari. Si consente inoltre, anche per l'omicidio stradale, che la richiesta di rinvio a giudizio venga depositata entro trenta giorni dalla data di chiusura delle indagini e si stabilisce che tra la data del decreto che dispone il giudizio e quella fissata per il giudizio stesso non debba intercorrere un termine superiore a sessanta giorni. Si disciplina inoltre la citazione diretta a giudizio davanti al tribunale in composizione monocratica e si inseriscono le lesioni personali stradali tra i reati per cui il pubblico ministero esercita l'azione penale con la citazione diretta a giudizio, disponendo che il decreto di citazione a giudizio debba essere emesso entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari e che la data di comparizione contenuta nel decreto di citazione a giudizio debba essere fissata non oltre novanta giorni dall'emissione del decreto stesso. Questa è una norma estremamente importante perché sveltisce molto e dà risposta a quell'esigenza di giustizia che è estremamente diffusa, consentendo di arrivare al dibattimento in tempi estremamente rapidi senza seguire il normale *iter* dei procedimenti penali che talvolta durano anni e anni in questa materia. In questa maniera si sveltisce moltissimo e si offre la possibilità al pubblico ministero di procedere molto velocemente alla definizione dei procedimenti.

Gli articoli 6 e 7 del provvedimento contengono altre disposizioni di coordinamento che interessano la disciplina del codice della strada, nonché quella inerente alla competenza del giudice di pace.

Per quanto attiene all'articolo 6, viene spostata al codice della strada la disciplina che il Senato aveva inserito nel codice penale in tema di revoca della patente nell'ipotesi di commissione dei delitti di cui ai nuovi articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale. L'articolo 7 dispone invece la soppressione di parte dell'articolo 4, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274 del 2000 (recante disposizioni sulla competenza penale del giudice di pace), che attribuisce attualmente a tale giudice onorario la competenza in ordine ai procedimenti per lesioni personali colpose, limitatamente alle fattispecie perseguibili a querela di parte. La parte soppressa esclude l'attribuzione al giudice di pace dei procedimenti per lesioni personali gravi e gravissime derivanti da violazioni delle norme sulla disciplina stradale quando l'autore del reato sia soggetto

in stato di ebbrezza alcolica grave o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Infine, l'articolo 8 dispone l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Onorevoli colleghi, debbo dire che nel corso dell'esame in Commissione del testo trasmesso dalla Camera dei deputati sono state evidenziate delle criticità, alcune anche di una certa rilevanza. Reputo però che esse saranno ampiamente trattate nel corso della discussione generale dai colleghi iscritti a parlare. Pertanto, evito di dilungarmi nell'esposizione, limitandomi però ad osservare che alcune di esse potrebbero anche avere fondamento. Sono certo che si potrà porre rimedio a questi elementi di criticità, citandone qualcuno a titolo esemplificativo. Cito quello dell'obbligatorietà dell'arresto in flagranza, che prevede il comma 2 ed esclude il comma 3 dell'articolo 589, nonostante quest'ultimo contempli una condotta analoga a quella di cui al comma 2. Per entrambe le fattispecie è prevista la stessa pena, ma nel primo caso si prevede l'arresto obbligatorio, nel secondo caso invece no. Io reputo che questa sia stata una svista commessa dai colleghi della Camera in quanto si è spostata, come ho già detto, l'intera struttura dell'articolo 589, relativa alle fattispecie di omicidio commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, nel 589-*bis*. Probabilmente si è trattato esclusivamente di una dimenticanza.

Altra incongruenza è data dalla parte riguardante la diminvente. Al Senato avevamo esitato un testo a mio parere esaustivo, in quanto prevedeva che si applicasse la diminvente al responsabile di un evento nel quale altri avessero concorso alla determinazione. Invece oggi, come ho detto in precedenza, si parla esclusivamente della condotta colposa della vittima, così escludendo tanto le eventuali condotte dolose della vittima, quanto le condotte dolose o colpose di terze persone.

Faccio un esempio per tutti: quello del tamponamento di una macchina condotta da persona ubriaca, che poi ammazzi qualcuno. In questo caso c'è palesemente l'evento prodotto dalla cooperazione di terzi. Nel testo attuale, ciò non è stato previsto.

Ulteriore problema che è sorto, e al quale credo saremo in posizione di porre rimedio, è quello della incongruenza sulla sospensione della patente. Spostando il sistema nel codice della strada e facendolo diventare una sanzione amministrativa, accade di dover coordinare il testo della nuova legge con il testo attuale del codice della strada, che prevede che le patenti rilasciate in Europa possano essere sospese per un massimo di tre anni, così determinando evidentemente una incongruenza alla quale sarà necessario porre rimedio.

È però assolutamente indispensabile evidenziare che è estremamente importante pervenire all'approvazione di questo provvedimento nei tempi più rapidi possibili. Il provvedimento in esame, quando approvato, darà finalmente risposta a una domanda di giustizia che è massimamente diffusa tra la gente e non solo, come taluno ha inteso far credere, soltanto tra le persone che sono state purtroppo tragicamente colpite nei loro affetti più cari a seguito degli eventi che la normativa in esame prevede.

Ad essi, posto che sono in quest'Aula ampiamente e autorevolmente rappresentati, mi sia consentito esprimere un affettuoso pensiero di solidarietà, oltre che un sincero ringraziamento per la collaborazione e il sostegno dati nel corso dell'intero *iter* legislativo. Speriamo che questa loro collaborazione e apporto vengano ricambiati con la rapida approvazione definitiva del testo. Ma io ritengo che ormai possiamo affermare di essere molto vicini al traguardo finale.

Possiamo comunque affermare, lo dico con molta serenità, che era stato assunto un impegno, prima dal Presidente del Consiglio e poi da tutti noi. Voglio sottolineare infatti che, indipendentemente dal colore politico e dall'appartenenza a un partito piuttosto che ad un altro, tutti hanno dato una collaborazione fattiva all'elaborazione e approvazione di questo provvedimento. Questo impegno, ormai, sta per essere onorato.

Mi preme infine rimarcare un tema che avevo già proposto nel corso della prima lettura in quest'Aula. L'approvazione della nuova normativa è estremamente importante, ma certo non può bastare, né noi dobbiamo fermarci o accontentarci di un nuovo sistema sanzionatorio, certamente più severo e più idoneo a dare effettiva risposta a quella esigenza di giustizia di cui ho parlato testé.

Lo spirito di questa normativa è anche quello di avere una efficacia deterrente ed educativa. Credo sia quindi indispensabile che si diffonda un nuovo modo di valutare i temi trattati. È indispensabile acquisire l'idea che quando ci si pone alla guida di un veicolo si deve avere la consapevolezza di avere tra le mani un'arma che potrebbe addirittura essere letale verso vittime il più delle volte assolutamente incolpevoli. Pertanto, chi guida deve sempre avere la padronanza di se stesso, che gli consenta di avere padronanza del veicolo. Chi guida non deve bere e chi beve non deve guidare. Tale semplice principio, estremamente diffuso fuori dall'Italia, deve essere fatto proprio da ciascuno di noi. Credo che questo risultato possiamo raggiungerlo solo con un'efficace campagna di educazione, sia nelle scuole di ogni ordine e grado che attraverso i mezzi di comunicazione. In più, sarà necessario attuare finalmente una prevenzione severa da parte delle Forze dell'ordine, cui reputo debbano essere assicurati i mezzi e gli uomini per effettuare rigorosi controlli, in maniera tale che questo nuovo sistema possa produrre gli effetti che auspichiamo, che siamo certi potranno essere prodotti dalla nuova normativa. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Anche la Presidenza si associa al saluto delle famiglie delle vittime qui presenti.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo le studentesse e gli studenti della Scuola secondaria di primo grado «Ferrajolo-Capasso» di Acerra di Napoli. Benvenute e benvenuti al Senato. (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata una questione pregiudiziale.

Ha chiesto di intervenire il senatore Caliendo per illustrare la questione pregiudiziale QP1. Ne ha facoltà.

CALIENDO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, mi rivolgo al Sottosegretario perché stiamo ragionando e discutendo di riforme che incidono sul diritto penale sostanziale. Mi auguro che il Governo assuma una iniziativa... (*Il sottosegretario Ferri conversa con due senatori*). Vorrei però che il Governo mi ascoltasse e vorrei che il Governo fosse parte attiva del processo di formazione della legge, nel senso di esaminare approfonditamente gli emendamenti presentati.

Siamo in un sistema che – come è stato denunciato da più parti – non corrisponde al comune sentire di quest'Assemblea. Questo provvedimento nasce da due iniziative legislative – le prime due, poi ne sono venute altre – presentate da due senatori del PdL; poi è stata presentata anche una proposta di legge da parte del Partito Democratico: si tratta infatti di un problema avvertito da tutti. È vero che nel 2006 e nel 2008 abbiamo introdotto modifiche all'articolo 589 del codice penale, che hanno ridotto di oltre i due terzi gli omicidi sulle strade. Ma questo non basta, perché ancora nel 2013 erano 3.000 le vittime degli incidenti stradali. E allora non posso accettare l'ipotesi di non discutere. Noi abbiamo visto il testo della Camera – signor Sottosegretario, lei è stato presente alla discussione in Commissione – sul quale sono state sollevate alcune specifiche osservazioni tecniche. Devo dare atto al relatore di aver richiamato, bontà sua, soltanto l'articolo 589-ter e le altre indicazioni che sono emerse, per dire che occorre e occorrerebbe una correzione. Di fronte questo, si paventa e si vocifera addirittura di fiducia.

Signor Sottosegretario, per suo tramite rivolgo un appello al Presidente del Consiglio: non è possibile procedere in questo modo in materia penale, perché stiamo discutendo di norme penali che vanno guardate da un punto di vista tecnico. Non glielo dice il senatore Caliendo, ma glielo ha detto all'unanimità la Commissione affari costituzionali di questo ramo del Parlamento. La Commissione affari costituzionali ha detto testualmente: «si invita a verificare se le nuove fattispecie di reato, introdotte con il disegno di legge in titolo, siano rispondenti al canone della ragionevolezza, il quale, soprattutto in materia penale, presuppone – come riconosciuto dalla Corte costituzionale – che l'uso della discrezionalità legislativa soddisfi il principio di proporzionalità tra illecito e sanzione». Al riguardo, la Commissione manifesta l'opportunità di «valutare l'entità della pena inflitta nelle ipotesi di omicidio stradale e di lesioni personali stradali anche in relazione ai limiti minimi edittali previsti per altri casi di omicidio colposo, quali, ad esempio, l'omicidio commesso con violazione della

disciplina degli infortuni sul lavoro o quello commesso per colpa medica grave».

Ancora, la Commissione affari costituzionali, ancorché come osservazioni e non come condizioni, in ordine all'aggravante della fuga del conducente cui ha fatto riferimento il relatore (che ha visto, indipendentemente poi dal voto, la totalità della Commissione giustizia attenta su questo problema), prevista sia per la fattispecie dell'omicidio stradale, sia per quella di lesioni personali stradali, all'unanimità segnala che «la norma, in entrambi i casi, presenta profili di incongruità, che potrebbero emergere soprattutto in sede applicativa. Infatti, in caso di fuga, è previsto un aumento della pena da un terzo a due terzi, ma contestualmente è imposto un minimo edittale superiore di oltre il doppio rispetto al minimo previsto per il reato commesso senza aggravante. Si determinerebbe quindi, nelle ipotesi di minore gravità, l'effetto paradossale di un aumento di pena abnorme e comunque proporzionalmente maggiore rispetto alle ipotesi più gravi».

Questo parere unanime della Commissione affari costituzionali costituisce le ultime due pagine della questione pregiudiziale di costituzionalità che ho presentato, che ricorda non solo il mancato rispetto dei principi di proporzionalità individuati dalla Corte costituzionale nel raffronto tra i commi terzo, quarto e quinto, ma anche l'incongruità di tutto il sistema, molto probabilmente indotta anche dall'aver la Camera dei deputati voluto introdurre, al primo comma dell'articolo 589-*bis* del codice penale, la ripetizione di ciò che già era previsto nell'articolo 589, ossia il secondo comma.

Tuttavia, vi chiedo solo di considerare che, nelle ipotesi più gravi, questa aggravante determinerà un aumento di pena minimo o addirittura annullato, mentre nelle ipotesi meno gravi determinerà un aumento di pena più alto. A parte che, essendo un'aggravante speciale rispetto alle altre aggravanti, avremmo, con l'articolo 69 del codice penale, la possibilità di aumentare solo di un giorno, ciò di cui mi preoccupo è che, se approviamo il provvedimento così com'è, al primo incidente, omicidio, disastro stradale un giudice solleva la questione di legittimità costituzionale. Non credo che un legislatore attento possa procedere ad approvare una norma quando è stata sollecitata da più parti una riflessione. Badate, è una riflessione necessaria, perché se nell'omicidio stradale si verifica quello che ho appena detto, per le lesioni personali gravi sapete quant'è addirittura l'aumento di pena, con l'applicazione dell'articolo 589-*ter* del codice penale? È di dodici volte la pena. Vi ricordate qualche norma, in materia di mafia o di altro, con la quale siamo mai riusciti ad inserire un'aggravante che moltiplica per dodici volte la pena?

Sono state richiamate, nella questione pregiudiziale di costituzionalità presentata, le sentenze della Corte costituzionale che vincolano il legislatore e la discrezionalità legislativa alla proporzionalità della sanzione. Ai sensi dell'articolo 589-*bis*, ultimo periodo – come ha richiamato il relatore – noi avevamo previsto che si diminuisse la pena per chi ha provocato l'incidente stradale, qualora concorra la responsabilità di altri. La Camera

ha modificato non la responsabilità di altri, ma solo quella della vittima. Vi rendete conto che se, per ipotesi, uno fa un incidente stradale e ci sono responsabilità di altri due che hanno determinato l'incidente, anche al 60 o al 70 per cento di responsabilità, non c'è diminuzione di pena? Ciò è completamente assurdo e non coerente con i principi costituzionali. Per non parlare dell'altra questione richiamata dal relatore, quella cioè della previsione dell'arresto obbligatorio in flagranza nell'ipotesi meno grave e non nell'ipotesi più grave e che rende necessario un coordinamento.

Allo stesso modo un coordinamento è necessario per l'articolo 6. Cosa ha fatto la Camera? Quelle che il Senato aveva previsto come pene accessorie in materia di revoca della patente le ha trasformate in sanzioni amministrative introducendole nel codice della strada. Qual è la conseguenza? Avendo solo trasformato quelle che il Senato aveva previsto come pene accessorie in sanzioni amministrative si determina uno squilibrio per mancato coordinamento. Faccio un esempio: se commetto un omicidio stradale, mi viene applicata la sanzione amministrativa di revoca della patente per trent'anni. Ma se, per ipotesi, ho acquisito la patente in un altro Stato dell'Unione europea o in un Stato extraeuropeo mi si applica un'altra norma del codice della strada – che non è stata toccata e che non è stata prevista nel coordinamento – che prevede solo tre anni di sospensione della patente. Parliamo di trenta, in un caso, e di tre anni nell'altro, quando allo straniero si applicano le stesse norme che regolano la circolazione stradale che valgono per il cittadino italiano. Di fronte a queste incongruenze, in Commissione il presidente Palma aveva presentato uno scritto che metteva in evidenza alcune delle situazioni abnormi che vengono fuori dalla nuova legge. Bastava una correzione per avere forse l'unanimità. Non si capisce perché non si è avuta la possibilità di far passare nessun emendamento; non c'è stata discussione e si vocifera addirittura di una fiducia. Ma perché? Abbiamo la possibilità di fare qualcosa di serio e di tener conto di norme che hanno una loro dignità e che rispondono ai principi costituzionali. In quel caso avremmo finalmente una legge votata all'unanimità con quella capacità di deterrenza nei confronti di coloro che si mettono alla guida di un autoveicolo e che, prima di tutto, dovrebbero essere educati. Una delle questioni è infatti l'educazione stradale da parte dei cittadini, che dovrebbero essere educati a non mettersi alla guida di un mezzo se sono ubriachi o hanno fatto uso di droga per le conseguenze che possono derivarne. Solo una legge con un consenso forte può avere un'efficace deterrenza che a colpi di maggioranza non si ottiene. *(Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII e della senatrice Bignami).*

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, sulla questione pregiudiziale presentata potrà intervenire un rappresentante per Gruppo, per non più di dieci minuti.

Poiché nessuno chiede di intervenire, passiamo alla votazione della questione pregiudiziale QP1.

Verifica del numero legale

BARANI (*AL-A*). Chiediamo la 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 del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale QP1, presentata dal senatore Caliendo e da altri senatori.

Non è approvata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

DE CRISTOFARO (*Misto-SEL*). Signora Presidente, credo che quella che svolgiamo oggi pomeriggio sia una discussione su un oggetto serio e complesso, che probabilmente avrebbe meritato un approfondimento maggiore e non il carattere un po' sbrigativo che avrà, tantomeno l'apposizione (così almeno si dice nel corso di questi minuti) della questione di fiducia. Francamente, ci sembra un modo sbagliato per affrontare questo provvedimento, che invece avrebbe meritato da parte dell'Assemblea del Senato (che lo esamina in seconda lettura dopo il passaggio alla Camera) una discussione caratterizzata da maggior complessità, se così posso dire, perché almeno dal nostro punto di vista riteniamo che siano due i principi da salvaguardare in questa discussione. Da una parte, vi è certamente la necessità... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, è almeno possibile che non si urli sotto i banchi della Presidenza e anche nei banchi dell'Aula? Prego, senatore.

DE CRISTOFARO (*Misto-SEL*). Signora Presidente, intendevo sostenere che dovremmo avere un'attenzione particolare almeno a due elementi: da una parte, quello di mettere in campo un regime sanzionatorio

efficace, quindi una normativa effettivamente capace di produrre degli avanzamenti su una materia come questa; dall'altra, quello di evitare di legiferare sulla base dell'emotività, anche se non è facile farlo quando si discute di un tema così significativo. Naturalmente l'emotività è importante, perché si parla di questioni concrete e di persone in carne e ossa che hanno perso la vita in drammatici casi di incidenti stradali normati dal disegno di legge in esame. Tuttavia vi è anche la necessità, che dal nostro punto di vista il legislatore dovrebbe sempre tenere presente, di affrontare le discussioni – anche quelle più spinose e legate a questioni di allarme sociale o comunque di grande complessità e di grande tutela nei confronti di una vittima – con quel livello di imparzialità e finanche di freddezza, se posso utilizzare questa espressione, che è il modo migliore per poter mettere in campo una legislazione adeguata. Non credo (non lo credo mai, rispetto a nessun tipo di provvedimento, quindi non lo credo nemmeno oggi) che invece il legislatore possa legiferare semplicemente sulla base di un'emotività.

Vorrei quindi richiamarmi anche ad alcuni rilievi che pure ho sentito in questa discussione, alcuni dei quali sono stati riassunti alcuni giorni fa dallo stesso parere della Commissione affari costituzionali in sede consultiva. Tale Commissione, pur approvando un parere non ostativo, ha però messo in campo alcuni elementi di criticità che dal nostro punto di vista avrebbero meritato un approfondimento più serio di quello che andremo a fare, esattamente come alcune questioni poste dall'Ordine degli avvocati o da altri soggetti avrebbero meritato un maggiore approfondimento.

La prima osservazione si basa sulle statistiche relative al numero dei morti per incidenti stradali che, come sappiamo (o forse non sappiamo), nell'ultimo quarto di secolo è passato da 6.621 del 1990 a 3.385 del 2013, facendo quindi registrare una diminuzione molto sensibile. Parliamo quindi di un fenomeno tragico che però, fortunatamente, nel corso di questi anni ha presentato almeno un elemento di inversione di tendenza, elemento che ci fa pensare che probabilmente alcune delle misure adottate, in particolare quelle nel campo della prevenzione, abbiano funzionato.

La prima considerazione di dubbio e di dissenso è quindi la seguente: abbiamo la forte impressione che nel provvedimento in esame sia molto minore l'utilizzo della prevenzione e, di contro, molto maggiore l'utilizzo della pena. Già questo sarebbe un tema di riflessione seria perché invece – e insisto su questo aspetto – l'esperienza concreta con la quale ci siamo misurati in questi quindici anni e tutte le statistiche a nostra disposizione ci dicono il contrario, dimostrano cioè che nel nostro Paese il numero degli incidenti stradali è diminuito innanzitutto perché è stata positivamente messa in campo un'operazione di prevenzione e perché si è immaginato di affrontare il problema proprio in questo modo.

Vorrei poi svolgere una seconda considerazione. Siamo così convinti che elevare in maniera così significativa le pene non provochi un drammatico effetto perverso? Ad esempio, potrebbe accadere che dinanzi alla prospettiva dell'applicazione di una pena severissima aumentino i casi in cui i conducenti adottano quei comportamenti che pure purtroppo spesso si ve-

rificano, quali la fuga o l'omissione di soccorso (ne leggiamo molte volte sui giornali le cronache drammatiche). Naturalmente speriamo che questo non accada, ma il legislatore deve interrogarsi su queste fattispecie e non è che può far finta di niente rispetto ai fatti concreti che potrebbero verificarsi. Mi sembra quindi di poter affermare che forse questo è un aspetto al quale avremmo dovuto prestare maggiore attenzione.

Ancora. Siamo così convinti che elevare, non tanto la pena massima, quanto la soglia della pena minima e quindi ridurre profondamente la capacità discrezionale del giudice – e lo verificheremo fra qualche anno quando ci troveremo a studiare le statistiche degli anni venturi – provocherà un miglioramento della situazione? Non accadrà invece che anche questa impossibilità del giudice di utilizzare l'elemento della discrezionalità rischierà di diventare un problema molto molto serio con il quale ci dovremo confrontare?

Penso che questi temi avrebbero dovuto vedere da parte di quest'Assemblea – fatemelo dire così – un po' meno di demagogia e un po' più di approfondimento. Anche perché, signora Presidente, noi in Italia ad oggi non ci troviamo con una legislazione particolarmente diversa e meno stringente di quella applicata in altri Paesi europei; già oggi in Italia abbiamo una legislazione che comunque prevede, ovviamente, una serie di aggravanti e, in alcuni casi, pene anche molto severe, e che comunque tenta, su una materia così delicata e così complessa, di non sfuggire ad un principio generale che pure dovrebbe essere sempre al centro della nostra iniziativa legislativa, cioè la proporzionalità della pena. Tale elemento non è secondario nella nostra discussione odierna ma – ripeto – dovrebbe rappresentare il centro della nostra iniziativa. La proporzionalità della pena è il cardine di un sistema giuridico equilibrato che funziona. Penso che su un terreno come questo, a fronte delle pene così elevate previste dal provvedimento al nostro esame, diventi poi molto complesso immaginare le sanzioni che dovrebbero essere irrogate per altri tipi di reati sulla base dello stesso meccanismo di proporzionalità.

Penso che oggi, su questo tema specifico, l'Assemblea avrebbe dovuto prestare più attenzione, così come avrebbero dovuto fare la Camera dei deputati in precedenza e lo stesso Senato prima ancora, in occasione della prima lettura del provvedimento in esame. Penso per l'appunto che, a causa di ciò, ci sia il rischio che, allorché verranno celebrati i primi processi quando la normativa sarà entrata effettivamente in vigore, questa sia rimessa al giudizio della Corte costituzionale, arrestando l'*iter* dei processi stessi, con il risultato brillante che avremo fatto questa operazione molto demagogica per dare risposte a chi giustamente le chiede, perché parente o familiare delle vittime delle strada – si tratta di persone che hanno tutto il diritto di chiedere una normativa stringente – ma tali risposte rischieranno di scontrarsi drammaticamente davanti a possibili future declaratorie di incostituzionalità.

Desidero avanzare infine un'ultima considerazione generale, che non riguarda semplicemente l'omicidio stradale, ma più in generale riguarda il modo con cui affrontiamo le questioni che provocano allarme sociale: ciò

vale per l'omicidio stradale, per il furto in casa e per qualunque tipo di reato possa effettivamente generare un elemento di allarme. Chi guarda la vicenda da fuori, chi non fa il parlamentare come noi ma l'opinionista o qualunque persona che guardi al lavoro di questa Assemblea negli ultimi due anni e mezzo, mi pare potrebbe dire che c'è troppa schizofrenia in quello che facciamo. Il Parlamento, in questi due anni e mezzo, da una parte ha realizzato una serie di iniziative, in particolare dalla sentenza Torreggiani in poi, per ridurre l'applicazione del carcere, con gli interventi sulla messa alla prova, sulle pene detentive alternative, i provvedimenti che immaginino il carcere come *extrema ratio* e non come soluzione immediata. Tutto ciò va verso un'idea secondo cui il carcere non deve essere l'unica risposta possibile dinanzi ad un problema e ad un allarme sociale. Questo stesso Parlamento, che in questi due anni ha detto queste cose – a mio avviso giustamente – si comporta poi come se la mano sinistra non sapesse quello che fa la mano destra: lo stesso Parlamento, che approva le norme sulla messa alla prova e sulle pene alternative, poi inasprisce le pene – non semplicemente in questo provvedimento, ma come linea di condotta generale – in maniera davvero molto seria, facendo passare l'idea che l'unico modo per risolvere i problemi sociali sia il carcere.

PRESIDENTE La invito a concludere, senatore De Cristofaro.

DE CRISTOFARO (*Misto-SEL*). Sto concludendo, signora Presidente.

Consentitemi dunque di avere un dubbio molto forte dinanzi a questa impostazione politico-culturale.

Il mio Gruppo voleva e vuole esprimere questi elementi di dissenso, alcuni molto circoscritti e altri più generali e soprattutto avrebbe voluto una discussione libera. Se anche su un provvedimento come quello in esame, che riguarda il diritto penale e la giustizia, che dovrebbero vedere finanche una trasversalità nel giudizio dell'Assemblea, viene invece posta la fiducia, come se fosse un problema di minoranze e di maggioranze, mi dispiace, signora Presidente, penso che non ci siamo proprio e che questo è l'approccio più sbagliato per discutere di un argomento così serio come quello di cui stiamo parlando. (*Applausi dai Gruppi Misto-SEL e Misto-AEcT*).

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

PALMA (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente di qui a qualche giorno, con il varo del provvedimento in esame, avremo modo di leggere il solito *hashtag* «lavoltabuona» Vorrei però ricordare che il presidente Renzi ebbe a lanciare un analogo *hashtag* dopo il varo della legge sulla corruzione, in ordine alla quale avevamo fortemente criticato, con ragioni tecniche, il falso in bilancio. Di lì a pochi giorni la Cassazione ebbe a darci esattamente ragione, dicendo che l'innovazione, «la volta buona» sul falso in bilancio, non era condivisibile. Nel caso di specie, invece, «la volta

buona» si ancora ad una legge piena di errori, ma principalmente piena di ferite costituzionali, il che la renderà fin da subito inapplicabile e l'*hashtag* «lavoltabuona» si ridurrà ad un mero, cinico *spot* propagandistico, peraltro con riferimento ad un problema intorno al quale vi sono e vi saranno le tragedie degli uomini.

Al Partito Democratico vorrei chiedere quando finirà questa vostra schizofrenia politica: al Senato licenziate delle leggi che stravolgete completamente alla Camera, con esiti che non sono, devo dire la verità, spesso fortunati. Ricordate tutti il decreto-legge sul femminicidio, che fummo costretti a votare qui al Senato perché scadeva il termine, nonostante vi fossero dei chiari errori tecnici. Immagino che ricorderete tutti il disegno di legge sulla tortura, approvato qui all'unanimità o quasi, stravolto alla Camera e che ora giace, non so perché, in attesa in Commissione giustizia. Ricordate tutti quello che è accaduto alla Camera sulla prescrizione: non si riesce ad andare avanti perché non c'è l'accordo tra le forze di maggioranza. Mi è capitato poi di ricordare qualche giorno fa un'altra legge approvata qui all'unanimità – o quasi – che giace da un anno e nove mesi alla Camera dei deputati, nonostante sia una legge che riguarda un problema teorico importante, l'ingresso e l'uscita dei magistrati; un problema che poi tanto teorico non è, atteso il suo risvolto pratico che abbiamo avuto modo di verificare nel caso Minzolini.

L'onorevole Morani dice di avere concordato le modifiche con il senatore Cucca. Non ho evidentemente intenzione di non credere alle parole dell'onorevole Morani, ma nel contempo sono vincolato alla stima che ho per la capacità professionale del senatore Cucca. Se questa è la situazione, credo che l'onorevole Morani abbia parlato in marchigiano, il senatore Cucca in sardo, e probabilmente non si siano ben compresi, perché certo mi fa fatica assai ritenere che il senatore Cucca possa avere condiviso le modifiche che ci sono pervenute dalla Camera; tanto non le ha condivise, che nella sua relazione ne ha fatto correttamente cenno.

Si vocifera del maxiemendamento o della fiducia. Non vorrei che questo maxiemendamento riprendesse gli emendamenti presentati da Forza Italia perché, ove mai ciò dovesse accadere, non riesco a comprendere la ragione per la quale quelle modifiche non sono state fatte in Commissione. Vi è stato un muro da parte della maggioranza e del Governo: il testo non si deve toccare; non riesco a comprendere la ragione per cui adesso quel testo si tocca, per di più mettendo la fiducia su disegni di legge di iniziativa parlamentare.

Non solo, ma nel mettere la fiducia, se nel maxiemendamento, come immagino, ci saranno delle modifiche, è chiaro che si riapre la navetta con la Camera. Se si riapre tale navetta, cosa vi costa allora correggere quei due o tre punti della legge chiaramente incostituzionali e che, ove corretti, consentirebbero alla legge di essere puntualmente applicata e, ove non corretti, comporterebbero immediate eccezioni di costituzionalità e la sospensione dei relativi procedimenti?

Tutto ciò l'ho detto da senatore di Forza Italia; e adesso, se mi è consentito, abbandono tale veste e mi approprio della mia temporanea veste di

Presidente della Commissione giustizia, e in quanto tale cercherò di dare un contributo per licenziare una legge che sia la migliore possibile, sicuramente non perfetta ma che sia in grado di evitare aggressioni in sede costituzionale, perché, ove ciò dovesse accadere, si sarebbe giocato da parte di taluno per propaganda politica e con notevole cinismo sulle tragedie delle persone. Le associazioni grideranno vittoria, diranno di avere ottenuto l'obiettivo salvo poi, al primo arresto di un omicida colposo che si è dato alla fuga, rendersi conto che questo obiettivo si dissolverà perché quelle eccezioni saranno accolte dalla Corte costituzionale.

So che gli stenografi sono professionalmente eccelsi, ma vorrei pregarli di seguire ora il mio discorso con attenzione perché, certo, parlo ai senatori che mi usano la cortesia di stare seduti, ma parlo affinché resti tutto agli atti, perché quando, inevitabilmente, accadrà quello che io dirò, non voglio che qualcuno venga a dire che non lo sapeva o che nessuno glielo aveva detto.

Cominciamo: l'inserimento al primo comma dell'articolo 1 dell'omicidio colposo nella sua fattispecie iniziale relega tutte le altre ipotesi, a differenza del testo del Senato, a circostanze aggravanti ad effetto speciale. Il testo licenziato dal Senato immaginava, invece, l'omicidio stradale, conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti, alcol a velocità eccessiva, come una figura autonoma di reato. Nel fare questo la Camera si è dimenticata che ogni norma penale deve entrare nel sistema penale. Voi vedrete allora una serie di circostanze aggravanti ad effetto speciale con pene molto elevate. Ma probabilmente alla Camera si sono dimenticati che l'articolo 63, comma 4 del codice penale prevede che in caso di più circostanze aggravanti ad effetto speciale si applica la più grave e per tutte le altre la pena può essere aumentata, anche cioè di un giorno. È allora inutile dire, come pure si dice all'introducendo articolo 589-ter del codice penale, che si aumenta la pena da un terzo a due terzi, se il conducente si dà alla fuga perché nei commi precedenti dell'articolo 1 del disegno di legge (salvo il primo, l'omicidio colposo semplice) la pena prevista (da otto a dodici anni o da cinque a dieci anni) può essere aumentata nel minimo anche di un solo giorno. Certo l'effetto suggestivo è notevole, ma è notevole come lo sono le tigri di carta.

La realtà, signor Presidente e signori senatori, è che l'ipotesi prevista nell'articolo 589-ter, cioè la fuga del conducente dopo l'omicidio, si applica solo ed esclusivamente all'ipotesi base: l'omicidio colposo per colpa generica e a null'altro che a quello. Vorrei allora ragionare un attimo con voi su questa norma, sperando di non cadere nel tecnicismo: l'omicidio colposo semplice a seguito di violazione delle norme sulla circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni; in ragione dell'articolo 589-ter, l'aumento previsto in caso di fuga è da un terzo a due terzi, per cui, in caso di fuga del conducente, l'omicidio colposo semplice viene punito con la reclusione da tre a circa undici anni. Mi spiegate come può essere costituzionale una norma che dice che la pena comunque non può essere inferiore ad anni cinque se il minimo previsto per legge è anni tre? E mi spiegate voi com'è possibile, ove mai si volesse agire in termini in-

terpretativi, che la stessa aggravante abbia teoricamente – perché vi ho già detto che non ce l'ha – un effetto amplificativo della pena da un terzo a due terzi, mentre per l'ipotesi base, quella meno grave, ha un effetto amplificativo da oltre la metà fino a due terzi?

Ancora. Tutta questa legge nasce, diciamocelo francamente, dalla sfiducia che i magistrati si sono guadagnati nell'applicazione della legge perché l'attuale legge per l'omicidio colposo commesso sotto gli effetti degli stupefacenti o dell'alcol prevede una pena da tre a dieci anni. Il che equivale a dire che i giudici ben potevano infliggere pene di sei, sette o otto anni di galera invece di partire sempre e comunque (o quasi sempre e comunque) dal minimo della pena.

Quindi il legislatore, non avendo fiducia nel giudice, aumenta vertiginosamente le pene per l'alcolizzato con un tasso alcolico superiore a 1,5 grammi-litro da otto a dodici anni e, per gli altri, da cinque a dieci anni. Ma ciò che è più grave, signora Presidente, signori senatori – vi invito a correggere la norma, siete ancora in tempo – è che il legislatore della Camera dei deputati stabilisce in termini chiari che la pena «non può essere comunque inferiore ad anni cinque», dimenticandosi che secondo la giurisprudenza costante della Corte costituzionale – l'ha detto benissimo il senatore Caliendo – la quantificazione della pena spetta al giudice, perché egli ha l'obbligo di adeguare la sanzione al fatto reato. Stabilire che la pena non può comunque essere inferiore a cinque anni è un'illecita invasione nel campo della magistratura. Nel sistema penale non vi è una sola norma che preveda una corbelleria del genere.

Signora Presidente, signori senatori, in questa sede dobbiamo dirci chiaramente cosa accadrà, perché avete il tempo di correggere il maxiemendamento. Domani Ivan Ivanovic o Gennaro Esposito (poco mi cambia) ammazzeranno da ubriachi una persona, si daranno alla fuga e verranno arrestati. In sede processuale, magari in giudizio direttissimo, l'avvocato eccepirà in maniera corretta l'incostituzionalità della norma con accettazione da parte del giudice, sospensione del procedimento e tutto ciò che ne conseguirà. In quel momento le associazioni delle vittime capiranno di essere state prese in giro.

Ancora, desidero rivolgermi a voi, membri del Senato che siete o dovrete essere, per ragioni di età, il portato della saggezza. Ipotizziamo che un ragazzo di diciotto anni appena patentato, per un'imperizia generica (non corre, non fa inversione di marcia, non ha bevuto, non si è fumato uno spinello, va piano e non effettua sorpassi), ha la sventura di causare una tragedia (la morte di una persona è infatti sempre e comunque una tragedia) e, spaventato, si dà alla fuga per poi magari ritornare; onorevoli colleghi, ve la sentite di scrivere una norma con cui si impone che a quel ragazzo di diciotto anni siano inflitti cinque anni di carcere, rovinandogli completamente la vita per una colpa generica? Noi non siamo stati chiamati a legiferare su questo, ma siamo stati chiamati finalmente a legiferare per il superamento di una forte anomalia applicativa, stabilendo dei minimi adeguati e tali da impedire ai giudici di seguire la strada del buoni-

smo, disinteressandosi completamente del dolore e delle vittime dei reati. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

Voi scrivete poi la stessa norma con riferimento alle lesioni gravi e gravissime, ma vi rendete conto che, per effetto della disposizione introdotta con l'articolo 590-ter (al di là del discorso di uno o due terzi), la pena, che dovrebbe essere di quattro mesi per effetto dell'aumento di un terzo, in caso di fuga, diventa di tre anni, cioè dieci volte superiore al minimo? Ritenete che la Corte costituzionale possa far passare una norma di questo genere?

La Commissione affari costituzionali, che di certo non è presieduta da un senatore dell'opposizione come la Commissione giustizia, ha stilato, sia pure con il garbo che le è proprio, un lungo *cahier de doléances* proprio sull'incostituzionalità di questa norma (si tratta di osservazioni e non condizioni). Fra le varie osservazioni vi era, e non poteva non esserci, l'irragionevolezza del sistema sanzionatorio. Come potete immaginare di tenere dei minimi così alti? Come si è potuto immaginare alla Camera, dimenticando – e lo dico per gli stenografi – l'articolo 63, comma 4, del codice penale (otto anni, dieci anni, dodici anni), quando l'aumento, in caso di più circostanze speciali, può essere anche di un solo giorno?

Che senso ha, nell'ipotesi di cui ai commi precedenti affermare che la pena viene aumentata da un terzo a due terzi? È uno *spot* propagandistico, perché la materia è regolamentata in maniera chiara dal codice penale, all'articolo 63, comma 4.

Ancora: ma quale logica assiste la previsione che per il conducente alcolizzato e che ha bevuto sia previsto l'arresto in flagranza e per il conducente professionale che ha commesso lo stesso fatto e per il quale è prevista la stessa pena è ammesso e consentito l'arresto facoltativo? Ma qualcuno di voi si rende conto che c'è una disparità di trattamento grande quanto una casa? Insomma, vi rendete conto che l'articolo 3 della nostra Costituzione non è un feticcio da agitare solo quando ci fa comodo, ma è uno dei principi fondanti della nostra società e che non può essere stravolto per ragioni meramente propagandistiche?

Ma vi siete resi conto alla Camera dei deputati che, nel momento in cui, a differenza di quanto accaduto al Senato, voi non considerate la revoca e la sospensione della patente come una pena accessoria, che chiude la sua vita con il giudicato penale, e l'avete invece messa come sanzione amministrativa, non solo riaprite le porte al vaglio giurisdizionale da parte del giudice amministrativo, ma vi scontrate con la normativa del codice della strada?

Ma allora quale logica c'è nell'immaginare che un cittadino italiano che ha commesso un omicidio colposo possa avere la patente revocata per dieci, quindici o trent'anni ed un cittadino straniero, europeo o non, non la possa avere revocata per più di tre anni perché, nel fare questo, alla Camera si sono dimenticati le norme di coordinamento?

Quando in Commissione noi abbiamo licenziato all'unanimità (lo ricordo a tutti) e, credo, quasi all'unanimità qui in Aula il testo precedente, questo testo non era bellissimo; esso conteneva qualche errore, ma era un

buon testo e sicuramente non sarebbe stato aggredito sul piano costituzionale.

Noi abbiamo detto (ma era logico, anche in ragione delle pene) che se un determinato fatto accade, non solo per colpa del conducente, ma anche per altre colpe, il giudice, nella quantificazione della pena, deve applicare una diminuzione e ridurla fino alla metà. Ciò aveva un senso, ma – ahimè – alla Camera, dove taluno immagina di potere utilizzare la matita rossa e la matita blu, hanno detto che questo si può fare solo in presenza di una condotta colposa della vittima. Se cioè, per ipotesi, vi fosse una condotta dolosa, la diminuzione fino alla metà non vi sarebbe. Ma se, per ipotesi, vi è la condotta colposa di un terzo, qual è la ragione per la quale non bisogna applicare questa diminuzione, se la condotta colposa di un terzo ha contribuito al cagionamento dell'evento? Ma che senso ha scrivere le norme in questo modo? Che senso ha – senatore Cucca, mi dispiace, so che lei ha condiviso tutto con l'onorevole Morani – commettere una tale serie inimmaginabile di errori? E passi per gli errori nel merito, ma non per quelli costituzionali.

Ci sono ancora altri due punti, signora Presidente, e poi finisco rapidamente. È stata reinserita una norma che era stata eliminata. La pena è da cinque a dieci anni se il conducente uccide una persona a seguito di un sorpasso in corrispondenza di un attraversamento pedonale. Signori, la norma, così com'è scritta, dice che, se io ammazzo una persona sull'attraversamento pedonale e non sorpasso, la mia pena è da due a sette anni e non da cinque a dieci anni. Dico questo affinché vi sia chiaro, perché a gonfiarci la bocca di sciocchezze siamo capaci tutti, ma la realtà applicativa del giudice penale è strettamente ancorata all'articolo 1 del codice penale, coperto costituzionalmente dall'articolo 25 della Costituzione.

Che senso ha dire che la pena è da cinque a dieci anni se è avvenuta un'inversione di marcia in prossimità di un dosso o di un incrocio? E se è avvenuta su un rettilineo, mentre un'altra macchina era in posizione di sorpasso, la pena è da due a sette anni invece che da cinque a dieci? Ma insomma, santiddio! Quando si legifera si fa attenzione alle norme e al sistema, cercando di risolvere i problemi che un fenomeno può aver creato.

Da ultimo – credo che questa sia una chicca strepitosa, specialmente di questi tempi – la pena di cui ai commi precedenti, qualunque essa sia, è aumentata se il fatto è commesso – badate bene, ci vuole fantasia per scrivere questa norma – da un conducente alla guida di un'auto di sua proprietà non assicurata. Ma insomma, scusate, cosa c'entra che l'auto sia assicurata o non sia assicurata rispetto alla valutazione della gravità del fatto? L'assicurazione riguarda gli aspetti risarcitori, gli aspetti civilistici. Voi inserite questa norma in un momento in cui – e lo sapete tutti – come c'è molta gente che non paga le tasse, per necessità, così c'è molta gente che non paga l'assicurazione (poi ci sono anche i furbi, ci mancherebbe altro). Ma siccome l'ho fatto con un'auto di mia proprietà che non è assicurata, la pena deve essere aggravata. E allora, per essere chiari...

PRESIDENTE. La invito a concludere, senatore Palma.

PALMA (*FI-PdL XVII*). Finisco subito, signora Presidente.

Se io compro un'auto e la intesto a mio figlio che ha cinque anni, il proprietario è lui; se poi ci gironzolo, ci cammino e mi imbatto – ahimè – in un evento tragico, sia chiaro che non mi potete applicare questa norma. Ma non sarebbe stato più semplice potenziare, se era il caso, la norma sanzionatoria che già c'è per la mancata assicurazione obbligatoria?

In conclusione, io credo di non essere fuoriuscito dalla tecnica che riguarda questo provvedimento, ma voi avete il dovere, nei confronti dei familiari delle vittime pregresse e di quelle – ahimè – future, di confezionare un prodotto che sia in grado di reggere alle aggressioni costituzionali e di essere efficiente sul piano applicativo. Avete tempo fino a domani, potete correggere queste cose, e mi per permetto di dire: non correggetene solo due o tre, ma tutte e quattro, perché tanto la mannaia costituzionale arriva dappertutto. Così facendo per un momento non avrete acccontentato fino in fondo chi da tanto tempo agogna questo provvedimento, ma probabilmente avrete varato una legge più giusta, in grado di essere applicata e che finalmente potrà far punire, come è giusto che sia e nella quantità giusta, gli autori di simili reati. (*Applausi dai Gruppi FI-PdL XVII, PD, LN-Aut, CoR e Misto-SEL*).

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

FUCKSIA (*M5S*). Signora Presidente, come non condividere le osservazioni che sono state svolte fino ad adesso. Siamo arrivati al paradosso normativo per cui la mano destra non sa più cosa fa la mano sinistra. La contraddittorietà normativa è diventata la regola e, come nella favola del re nudo, si fa anche finta di non vederla e si plaude all'incoerenza delle norme, che non vengono più considerate come parte di un sistema. Si scrivono leggi dimenticando completamente le altre leggi già in vigore sulle materie collegate, come i cavalli con i paraocchi, che guardano solo davanti e non ai lati e tutto intorno. Poi, però, i cittadini le leggi le devono applicare tutte e se queste fanno a pugni l'una con l'altra e non sono coordinate, se non c'è coerenza normativa, fanno fatica a farlo. La coerenza delle leggi nell'applicazione deve essere indirizzata. Il legislatore di questo disegno di legge pare dimenticarsi totalmente, quasi con una rimozione collettiva, che le leggi non sono delle monadi, isolate l'una dall'altra, ma sono come i pianeti del sistema solare, che anche se sono a distanza si influenzano l'uno con l'altro.

Duole constatare, non senza amarezza per chi come me dà molta importanza alle leggi che regolamentano la sicurezza sul lavoro, che in questo disegno di legge ci si dimentica che un utente stradale è spesso anche un lavoratore, soggetto alle leggi sul lavoro e sulla sicurezza sul lavoro, leggi che qui vengono completamente ignorate. Ad esempio, ci si dimentica che quel camionista che vediamo transitare ogni giorno sulla prima

corsia dell'autostrada in quel momento è anche lavoratore e quindi soggetto anche alle leggi sul divieto di assunzione di alcol e droghe che sono previste dalle norme di sicurezza sul lavoro, di cui nel disegno di legge si dimentica totalmente l'esistenza. Ci si domanda: ma qualcuno si è preso la briga di leggere quelle norme?

Ci si dimentica che se il tasso alcolemico di quel lavoratore viene controllato dall'azienda sanitaria locale, per le leggi sul lavoro, e non può sfiorare certi valori: ad oggi zero (poi, la Conferenza Stato-Regioni, il 21 gennaio, magari riunendosi, modificherà la normativa); se viene controllato dalla polizia stradale, non potrà sfornare altri, diversi dai primi; e ora, con il disegno di legge sull'omicidio stradale, ne sono previsti ancora di diversi. Se ne può dedurre solo che lo Stato non ha un'idea precisa di quando una persona può dirsi ubriaca in strada. Perfino le nostre nonne, quando da ragazzini ci calmieravano l'assaggio di vino, avevano un'idea più precisa di quanta ne abbia lo Stato italiano di quale fosse il limite massimo di alcol che potevamo reggere.

Ci si dimentica cosa dicono le sentenze dei giudici sullo stato soggettivo delle persone che, in stato di ebbrezza o intossicazione, commettono omicidi stradali. I giudici da tempo sono passati gradualmente dalla colpa cosciente al dolo eventuale, senza che qui nessuno se ne sia accorto.

Ci dimentichiamo cosa accade nei casi concreti che ci vengono raccontati dalle sentenze e come vengono valutati; il rischio è che si dimentichino le qualificazioni stabilite dei giudici, perfino quelle indicate dalla Cassazione. Si scrive un testo che non riflette né la realtà naturalistica e neanche quella giuridica: ibrido da entrambi i punti di vista.

Ci si dimentica che se il camionista che va avanti e indietro sulle nostre autostrade fa un incidente perché corre, spesso corre perché qualcuno – la sua azienda, ad esempio – gli ha detto che deve arrivare da Milano a Taranto in cinque ore: è un paradosso, ma per dire che ha obiettivi di orario che non tengono conto della sua incolumità. Ci si dimentica che in quel caso sarebbe possibile applicare, secondo le leggi attuali, una responsabilità organizzativa dell'azienda per cui lavora. Ma il legislatore di questo disegno di legge è stato così furbo da non prevedere quella responsabilità dell'azienda in caso di omicidio stradale, per cui, con questo disegno di legge quella azienda ne uscirebbe pulita. Io invito a riflettere anche su questi aspetti.

Ricordo che gli incidenti stradali e gli infortuni *in itinere* sono una parte importante e avevo presentato degli emendamenti volti ad aumentare, ad esempio, il periodo di revoca della patente al camionista sanzionato in precedenza per violazione del divieto di assunzione di bevande alcoliche, ovvero quando non si sia adempiuto al provvedimento Stato-Regioni del 16 marzo 2006. Potrei anche fare riferimento all'allegato della Conferenza unificata del 30 ottobre 2007, sull'assunzione di sostanze stupefacenti. Non considerare questi aspetti, non dare chiarezza sui limiti (0,8 o 1,5 grammi/litro) che definiscono l'ebbrezza alcolica grave, crea una notevole confusione normativa. Lo stesso vale se non si considerano anche le altre normative che avrebbero una maggior incidenza sulla prevenzione.

Bisognerebbe cominciare, ad esempio, dalla riduzione del traffico stradale, dal miglioramento delle condizioni di sicurezza, dalla formazione e quant'altro.

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

CROSIO (*LN-Aut*). Signora Presidente, intervengo sul provvedimento a titolo personale con una ben precisa posizione, anche per il fatto di appartenere alla Commissione trasporti che ha delle competenze. Mi preme sottolineare – lo dico per il Governo – che purtroppo in discussione generale mi pare di aver capito di essere l'unico iscritto per la Commissione trasporti e mi sembra un po' un'anomalia.

Ho uno spirito abbastanza critico sul provvedimento perché credo non sia stato fatto con la serietà, la dedizione e la meticolosità che meritava. Sicuramente non entrerò nel dettaglio delle questioni di diritto penale, che non mi competono, per cui non sono all'altezza e non ho neanche la preparazione scolastica, occupandomi però da anni di trasporti – lo facevo anche nella precedente legislatura – e avendo fatto esperienze per quanto riguarda la sicurezza, sia personali che in ambito accademico, credo di avere la necessità di sottolineare determinate questioni.

Innanzitutto, come carattere generale, dispiace notare che nel nostro Paese si stia palesando l'idea che, approvando questo provvedimento, abbiamo risolto tutti i problemi. Non è così: i problemi sono articolati e complessi. Quando sulle nostre strade piangiamo delle vittime, la situazione è molto articolata e ci sono molte cause che concorrono a creare tale situazione. C'è una persona che guida, c'è un'automobile e c'è una strada e credo sia importante sottolinearlo: questi tre fattori concorrenti devono essere posti nelle condizioni migliori per avere sempre più efficienza. Questo non lo dico solo io; mi preme sottolineare che ciò è stato ribadito il 18 novembre 2015 a Brasilia anche dall'Organizzazione mondiale della sanità, che da decenni si sta battendo per ridurre – e ci siamo riusciti – i morti sulle strade, nel nostro Paese e non solo. Voglio però ricordare un dato: a livello mondiale abbiamo ancora 1,2 milioni di morti sulle strade ogni anno. Parlo di concorrenza di fattori nella problematica dei morti sulle strade: l'uomo, le automobili e le strade. Magari è bene rinfrescarci un po' la memoria su come nel corso degli anni le nostre automobili si siano evolute – e questa è stata una scelta fatta dai Governi – per ridurre gli incidenti mortali. Faccio un po' di storia, non per fare il fenomeno, ma perché è bene ricordarci che la cintura di sicurezza è stata inventata da un canadese che ha registrato il brevetto nel 1903, ma in Europa è diventata obbligatoria per la prima volta nel 1973, in Francia; statistiche alla mano, i morti che abbiamo avuto in questi settant'anni per la mancanza della cintura di sicurezza sono più numerosi di quelli causati dalla Prima guerra mondiale, una follia. Inoltre, uno dei dispositivi fondamentali per la sicurezza e la riduzione del numero dei morti è l'ABS, che è stato inventato nel 1960, ma il dispositivo moderno che tutti conosciamo è stato brevettato nel 1974 ed è diventato obbligatorio nel nostro Paese

solo nel 2004, cioè qualche anno dopo, in conseguenza di tutte le numerose morti che abbiamo dovuto registrare.

Proprio a Brasilia l'Organizzazione mondiale della sanità di fatto ha smontato ciò che nel nostro Paese qualcuno cerca di far passare nell'opinione pubblica, cioè che i sistemi attivi sulle automobili per aumentare la sicurezza e ridurre i morti siano ormai esauriti, cioè che non ci sia più ricerca né possibilità di migliorare le automobili. Questo non è vero e non lo dico io, ma l'Organizzazione mondiale della sanità, portando dati chiari e specifici. Cito solo una banalità: ricordo che in questo Paese di matti (questo Paese è, infatti, tale) in base all'articolo 79, comma 4, del codice della strada – l'ho appena chiesto a un amico poliziotto perché non lo ricordavo – si applica una sanzione a partire da 84 euro a chi circola con le gomme lisce. Se ho le gomme lisce ricevo 84 euro di multa. Vorrei ricordare a tutti quanti che la nostra automobile viaggia su quattro pezzettini di gomma la cui area di contatto al suolo è pari a 20 centimetri per 20 centimetri; questo è l'unico punto di contatto che abbiamo con la strada, quindi forse dirò una banalità da componente della 8ª Commissione (ma non la dico io, bensì quelli molto più bravi di me) ma la gomma è un elemento fondamentale per la sicurezza delle auto. Nel nostro Paese mettiamo in galera la gente per trent'anni, ma non multiamo chi consapevolmente gira con le gomme lisce e succede solo nel nostro Paese. Noi faremo un'anomalia a livello europeo: metteremo gente in galera per quindici, venti o trent'anni, ma non multeremo, come fanno ad esempio in Svizzera, chi circola con le gomme lisce. In quel Paese, infatti, ritirano la patente per tre anni a chi viene colto per tre volte a circolare con le gomme lisce; mi sembra un Paese molto serio e civile. Questo è importante.

Un tema che è stato sottolineato a Brasilia sulla questione della sicurezza delle automobili riguarda i sistemi di sicurezza attiva sulle automobili, che devono essere implementati sempre di più. Abbiamo l'ABS, nonché l'EASR e l'ESP (il controllo della trazione e il controllo della stabilità dinamica); questi ultimi non sono ancora obbligatori su tutte le automobili, anche se qualcuno dice che lo sono, ma in realtà si realizzano dei palliativi, specialmente rispetto alle automobili costruite nel nostro Paese: ci dicono che il controllo della stabilità dinamica c'è, ma tecnicamente non c'è. Ora non desidero entrare in queste disquisizioni tecniche, ma questo è un grosso problema.

Arrivando al punto, si è tanto investito su sistemi e tecnologie per far sì che le case costruttrici, invece di prendere qualche cerchio in lega, qualche colore o qualche addobbo in più, facessero investimenti rivolti alla sicurezza piuttosto che alla bellezza dell'automobile. Forse, dal punto di vista commerciale, è meglio realizzare un'auto con mille colori e mille possibilità di allestimento, piuttosto che un'auto più sicura. È una questione di mercato; tuttavia, mi permetta di dire, signora Presidente, che forse, da parte nostra, che ne abbiamo la responsabilità in quanto legislatori, il mercato deve essere anche vincolato e sensibilizzato, in quanto stiamo parlando di morti. Il nostro obiettivo, infatti, è fare meno morti o trovare

qualcuno a cui dare la colpa della morte delle persone? E lo dice uno che ha profondo rispetto delle tragedie familiari da cui neanche il sottoscritto è stato risparmiato, probabilmente come tanti in quest'Aula.

Per cui, con profondo rispetto nei confronti di tutto e di tutti, le soluzioni devono essere molto più serie. Non bisogna ridurre tutto ad una rincorsa a fare demagogia tanto per buttare lì una legge che in Europa sarà unica – e ci rideranno dietro anche per questo – e che non va per niente bene, nella maniera più assoluta.

L'aspetto grave, signora Presidente, lo ha bene espresso il senatore Palma. Io non so dirlo come lo ha detto lui e, quindi, sarò sicuramente grezzo in questa mia affermazione, non essendo la mia materia. In questo provvedimento non si fa alcuna differenza, o se ne fa pochissima, fra chi è distratto e chi è strafatto di droghe e ubriaco marcio. Non si fa una grossa differenza tra questo tipo di situazioni. Ma di cosa stiamo parlando?

Nella mia esperienza personale mi è purtroppo capitato di «bruciare» uno stop e mi è andata bene. Ero distratto; era buio e mi trovavo in una zona che non conoscevo. E se mi capitava qualcosa? Non l'ho fatto consapevolmente. Ma, Presidente, le posso garantire che io non mi metto mai ubriaco alla guida di un'automobile, perché sono stato educato in un Paese in cui è sempre stato detto che non si guida ubriachi.

E neanche educiamo a sufficienza i giovani. Non c'è abbastanza sensibilizzazione. Noi invece facciamo una legge che massacra qualcuno tanto per dare un contentino a chi magari lo chiede, facendo così giustizia sommaria. Io non sono d'accordo, Presidente.

Nel mondo c'è gente più seria di noi che investe nelle nuove tecnologie di cui vi ho parlato. Permettetemi di dire che forse sono uno dei pochi parlamentari che si è preso la briga di recarsi quasi al Circolo polare artico, in Lapponia, ad Arjeplog, dove c'è uno dei più importanti centri di ricerca della più grande casa costruttrice di sistemi di sicurezza a livello mondiale. Ci lavorano 300 ingegneri che sviluppano nuove tecnologie nel settore della sicurezza. Vi posso garantire che ci sono ancora molti, molti, molti sistemi di sicurezza che non vengono impiegati e che, invece, potrebbero essere applicati alle automobili per renderle più sicure. Costano di più? Non lo so, ma sicuramente è una questione di mercato. Noi però siamo dei legislatori e abbiamo una responsabilità.

Allora, vogliamo pulirci sommariamente la coscienza perché dobbiamo dare una risposta *una tantum* alla società oppure vogliamo fare le cose seriamente? Secondo me, non le stiamo facendo affatto seriamente, con tutto il rispetto per chi ha voluto e scritto questa legge. Così non va bene. Non è una risposta seria. Ci faremo ridere dietro in tutta Europa e in tutto il mondo. Ci sono dati alla mano che dimostrano il contrario di quello che stiamo facendo noi.

Ho letto su riviste specializzate del nostro Paese che qualcuno continua ad insistere nel sostenere che i sistemi di sicurezza attivi sulle automobili sono ormai esauriti. Non è vero. È esaurito chi l'ha scritto. Non è così. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). C'è ancora tanto da fare. Esistono delle tecnologie veramente avanzate.

Una delle maggiori case automobilistiche italiane – purtroppo – vende una macchina bellissima, la quale però presenta grossi problemi di sicurezza. Non posso dire qual è, perché magari rischio anche di becarmi una denuncia o una querela, ma lo sappiamo tutti di chi si tratta. Dichiarano che la macchina è provvista del sistema ESP e invece non ce l'ha. È una «fenomenata» che si sono inventati per essere concorrenziali sul mercato e per ridurre i costi. Non va bene, signora Presidente. Diciamo tanto dei tedeschi che hanno fatto i fenomeni vendendo le macchine Volkswagen, truffando i propri clienti e inquinando mezzo mondo. Forse c'è in giro qualcuno che vende automobili dichiarando che sono dotate di certi sistemi di sicurezza e che invece, magari, non sono per niente sicure. Non lo dico io, che non capisco niente, ma lo dice gente molto più ferrata di me che ha denunciato queste realtà. Le cose, però, vanno così.

Tornando al provvedimento, l'approccio che abbiamo avuto non mi soddisfa affatto e sicuramente non può soddisfare chi, nel nostro Paese, cerca e vuole assolutamente delle risposte.

La nostra *mission* è quella di ridurre le morti sulle nostre strade, perché ce ne sono ancora troppe. Ci sono migliaia di morti, è una guerra aperta nel Paese, anche se si tratta di un problema non solo nostro, ma generale. Ciò che serve è una risposta seria che, nel corso degli anni, c'è stata. Abbiamo ridotto tantissimo il numero dei morti negli ultimi dieci anni e si è investito molto. Vogliamo adesso lavarci la coscienza con il provvedimento in esame? Non sono d'accordo, signora Presidente. Qualcuno lo vuole far digerire: il lavoro sporco è stato fatto alla Camera dei deputati, lo hanno fatto male e se ne devono assumere la responsabilità. Non lo condivido e voglio vedere cosa farà l'Assemblea. Mi sembra che, forse, ci sarebbe voluto un po' più coraggio da parte di tutti per denunciare il disappunto, l'amarezza, la delusione e la non condivisione di questo provvedimento, che ho sentito esprimere a microfoni spenti. Ho visto, però, che in pochi hanno avuto gli attributi e le «palle» di dire quello che non va.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 18,15)

(Segue CROSIO). Abbiamo una responsabilità verso noi stessi – questo, però, è un fatto personale – ma anche verso i cittadini, perché le leggi, piaccia o no, per fortuna si fanno qui in Parlamento. Abbiamo dunque questa responsabilità. E io non voglio essere corresponsabile di una cosa che – come ricordava bene il collega Palma – anche dal punto di vista del diritto penale, creerà probabilmente qualche problema. Voglio ricordare che nel nostro Paese il costo dei sinistri, nell'arco di un anno, è

ancora di 18 miliardi di euro – si tratta, cioè, di una cifra iperbolica – ed è un grosso problema.

Dispiace sapere e vedere che nel nostro Paese le accise sul carburante, che fa andare le benedette o maledette automobili e tutti i mezzi di trasporto che viaggiano su strada, non vengono impiegate – ad esempio – per fare sensibilizzazione ed educazione stradale. Dico di più: purtroppo le accise sul carburante, da parte di questo Governo, non verranno neppure utilizzate per il terzo fattore, di cui non ho ancora parlato, che è la qualità delle strade. Caro Sottosegretario, oltre a quello umano e quello relativo all'automobile, c'è anche un terzo fattore da considerare, che è quello relativo alla strada, che contribuisce a fare vittime. In questo Paese abbiamo sempre di più delle strade che non sono degne di essere chiamate così, per la cui manutenzione non ci sono più soldi e per le quali manca la sicurezza. Ciò genera morti e, non lo dico io, ma lo dicono gli studi scientifici, secondo cui le morti avvengono anche per le strade ammalorate. Adirittura le morti vengono causate anche dal fatto che le strade non vengono pulite: è provato scientificamente che una frenata con il sistema ABS – presente ormai in tutte le automobili – su una strada piena di sabbia, viene ritardata del 40 per cento (in tal caso l'automobile si ferma il 40 per cento più lontano) rispetto a quella su una strada pulita; è un po' come quando c'è la neve o piove. Le strade sono costantemente sporche e ciò aumenta lo spazio di frenata. Sembra una banalità, ma non lo è, e lo dicono gli studi scientifici.

Concludendo, è troppo facile approvare un provvedimento in cui troviamo qualcuno da mettere in croce e laviamo la coscienza a tutti, al Governo – che non vuole investire soldi per le strade e la sicurezza – e a chi produce automobili, magari anche in maniera un po' da «birbantello». Se questo è ciò che vogliamo, sia chiaro che non sono d'accordo. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut e dei senatori Pagnoncelli e Mussini*).

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

CIAMPOLILLO (*M5S*). Signor Presidente, nell'ambito del provvedimento in discussione, uno spazio significativo deve essere assegnato al tema del preciso accertamento dello stato di alterazione causato dall'assunzione di sostanza stupefacente. Ciò assume un ruolo importante proprio al fine di garantire l'efficacia del provvedimento stesso. L'obiettivo è quello di precisare la nozione di «stato di alterazione causato dall'assunzione di sostanza stupefacente», ai fini della configurabilità dei reati di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale.

Attualmente, in caso di omicidio stradale, spesso gli agenti di polizia piazzano una lucetta negli occhi di chi è stato fermato e verificano semplicemente lo stato di agitazione, che penso sia comune a tutti. Magari si visualizza, con la lucetta, che la pupilla rimane dilatata e, quindi, l'agente di polizia scrive nel verbale che la persona è in stato di alterazione alla guida.

Noi chiediamo, invece, che sia fondamentale che l'accertamento di detto stato di alterazione sia effettuato dalla struttura sanitaria chiamata a procedere al prelievo dei campioni di liquidi biologici di cui all'articolo 187, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Il senso di tale precisazione è di facile intuizione. Da una parte, ciò costituisce una garanzia difensiva importante, per cui si evita di affidare a personale non competente un'attestazione di certo non agevole e molto spesso condizionata da circostanze oggettive e soggettive del tutto estranee alla funzione normativa della prescrizione penale.

Sul punto è sufficiente ricordare come vi siano sostanze la cui assunzione non comporta alcuno stato di alterazione ovvero comporta uno stato temporaneo di alterazione, sebbene le tracce dell'assunzione della sostanza rimangano presenti anche nei giorni successivi all'assunzione medesima. In tal senso, è essenziale l'accertamento proposto nei tempi e nei modi indicati nel nostro emendamento 2.300. Di certo, dunque, l'accertamento oggettivo e scientifico di detto stato di alterazione e delle relative cause costituisce un'importante garanzia difensiva.

Dall'altra parte, la certezza in ordine alla sussistenza dello stato di alterazione consente di garantire l'effettività della azione penale, nel senso di evitare che condotte superficiali sul piano procedurale possano consentire a soggetti colpevoli di tali gravi reati di farla franca ed evitare una meritata condanna. Non può difatti sfuggire come la presunzione di innocenza e la necessità della certezza della prova possano tradursi per gli organi giudiziari in un ostacolo insormontabile, a fronte della difficoltà oggettiva di pervenire ad un accertamento sicuro del predetto stato di alterazione causato dall'assunzione di sostanza stupefacente.

Insomma, la gravità del reato e la diffusione dell'angoscioso e drammatico fenomeno delle vittime della strada (molto spesso ragazze e ragazzi) impongono un sistema certo di verifica delle responsabilità. Solo in tal modo sarà possibile limitare l'incidenza di variabili esterne, quali il rigore degli agenti operanti al momento del fermo stradale o gli orientamenti non sempre uniformi delle diverse corti giudiziarie. Il testo, pertanto, si mostra lacunoso sul punto. Si ritiene che sia importante chiarire, con l'emendamento proposto, le problematiche di metodo e di merito connesse all'accertamento dello stato di alterazione psicofisico causato dall'eventuale assunzione di sostanze stupefacenti in sede di accertamento processuale.

Ci risulta, però, che il Governo stia per annunciare la fiducia. Questo Governo, evidentemente, è interessato ai proclami più che a fare effettivamente delle leggi buone per la Nazione. E, e per fare nuove leggi, Presidente, è necessario confrontarsi. Non si comprende quale sia il senso di porre la fiducia su un provvedimento su cui c'è la disponibilità della gran parte di tutte le forze politiche ad arrivare ad un risultato comune. Ad esempio, la modifica proposta dal Movimento 5 Stelle dimostra – a nostro modo di vedere – come il dibattito parlamentare possa rendere le leggi migliori al servizio dei cittadini. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

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

SCILIPOTI ISGRÒ (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, signor sottosegretario Ferri, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B, che esaminiamo oggi, è il risultato dello scrutinio della Camera dei deputati, che ha modificato in più punti il testo approvato dal Senato lo scorso 10 giugno.

Questo provvedimento sull'omicidio stradale è stato concepito per colmare un vuoto normativo e rispondere ad un'esigenza di sicurezza e giustizia che i nostri cittadini avvertono ogni giorno.

Tuttavia, come ho già ricordato nel precedente passaggio parlamentare, se oggi tentiamo con questo testo di punire più efficacemente i pirati della strada, avremmo potuto e dovuto intervenire più rapidamente.

Avevo sollevato la questione della sicurezza stradale presentando una proposta normativa ben due anni fa. Oggi, l'adozione di una disciplina normativa sanzionatoria di comportamenti che provocano grande allarme sociale deve sicuramente essere accolta con favore ma, se allarghiamo lo spettro della nostra analisi, ci accorgiamo subito che i grandi Paesi europei hanno aggiornato i rispettivi ordinamenti in materia già da diversi anni e quindi, ancora una volta, l'Italia si adegua con colpevole ritardo.

I cittadini ci chiedono di punire chi provoca la morte sulle nostre strade con comportamenti irresponsabili e avventati. È quanto mai fondamentale che l'accertamento dei fatti e l'individuazione delle responsabilità intervengano in modo preciso e in tempi rapidi.

La condanna sociale di tali comportamenti alla guida deve tradursi in provvedimenti di giustizia che, seppure insufficienti, devono comunque essere assicurati per rispondere alle giuste istanze delle famiglie dei feriti e delle vittime.

I numeri della criminalità stradale nel nostro Paese sono significativi e forniscono un quadro da interpretare con attenzione; se da una parte, infatti, feriti e morti da incidenti stradali diminuiscono costantemente da oltre dieci anni; dall'altra parte, le cifre italiane rimangono superiori a quelle degli altri grandi Paesi europei e alla media dell'Unione europea.

Il calo delle vittime e dei feriti è visibile in riferimento ai valori assoluti: le morti sulle nostre strade sono scese da 7.000 nel 2001 a 3.400 lo scorso anno. I feriti sono stati oltre 370.000 nel 2001 e si sono ridotti a poco più di 250.000 nel 2014. Invece, il tasso di mortalità stradale rappresenta il parametro *standard* europeo, armonizzato e confrontabile, che misura il livello di mortalità stradale calcolando il numero di morti per milioni di abitanti. Nel 2014, l'Italia registra un dato pari a 55,6, superiore sia alla media dell'Unione europea (51), sia ai dati registrati, tra gli altri, nel Regno Unito (28), in Spagna (35), in Germania (41) e in Francia (52).

I dati ISTAT e ACI, che forniscono dettagliate informazioni relative a molteplici categorie di analisi del fenomeno degli incidenti stradali, evidenziano anche che, lo scorso anno, il 75 per cento degli incidenti è stato

registrato su strade urbane, mentre il maggior numero di morti è stato causato da incidenti su strade extraurbane, escludendo autostrade e raccordi.

Inoltre, sempre nel 2014, la categoria di vittime più ampia è stata quella degli automobilisti passeggeri della vettura coinvolta nell'incidente (40 per cento del totale), seguita da scooteristi e motociclisti (24 per cento), in calo del 4 per cento rispetto all'anno precedente. I pedoni, invece, sono stati il 17 per cento, con un aumento del 5 per cento, e i ciclisti l'8 per cento, con un aumento quasi del 9 per cento.

I numeri che ho voluto brevemente richiamare ci danno contezza degli episodi che, purtroppo, continuano a verificarsi sulle nostre strade: tendenze statistiche sicuramente in miglioramento, ma che nascondono, dietro i numeri, le vite e le vicende drammatiche di centinaia di migliaia di italiani.

Ribadisco ancora una volta che lo Stato ha il dovere di sanzionare con la giusta severità i comportamenti gravemente scorretti di chi si mette alla guida, assicurando alle persone coinvolte e alle famiglie delle vittime una giustizia rapida ed efficace.

Il provvedimento di oggi va in questa direzione e, 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.

Il giudice potrà valutare le condotte degli automobilisti e dei motociclisti sulla base della proporzionalità, apprezzando nel concreto il rapporto tra il diritto alla tutela della vita e dell'integrità fisica e l'atteggiamento psicologico degli autori di questi delitti.

All'individuazione di due nuove forme delittuose (omicidio stradale e lesioni personali stradali) fa seguito l'inasprimento dell'apparato sanzionatorio, inquadrando l'atteggiamento psicologico di chi, consapevole della illegittimità e pericolosità della propria condotta alla guida, ne accetta il rischio e non valuta le conseguenze per il resto della comunità.

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 messo alla guida di un veicolo ed 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.

Un 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.

Nel merito, il testo in esame prevede che 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 cinque a dieci anni; se si provocheranno le-

sioni personali, la reclusione sarà differenziata per lesioni gravi (reclusione da un anno e sei mesi a tre anni) e per lesioni gravissime (reclusione da due a quattro anni).

Inoltre, sono opportunamente previste differenti modulazioni di pena a seconda del livello alcolemico registrato in chi provoca l'incidente stradale. Saranno applicate pene più pesanti a chi esercita professionalmente l'attività di autista pubblico o autotrasportatore. Tali variazioni sono ispirate alla logica idea di punire più severamente chi si rende autore di comportamenti che compromettono in misura maggiore la capacità di guida sicura.

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

PRESIDENTE. La invito a concludere, senatore Scilipoti.

SCILIPOTI ISGRÒ (*FI-PdL XVII*). Ho ancora qualche minuto a disposizione?

PRESIDENTE. Il tempo rimanente a sua disposizione è di un minuto.

SCILIPOTI ISGRÒ (*FI-PdL XVII*). La ringrazio.

Forse per i comportamenti più gravi, come gli ultimi richiamati, sarebbe stato opportuno riflettere sull'introduzione di una pena accessoria più severa, 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).

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, infatti, soggetto alla reclusione chi provoca la morte di una persona per eccesso di velocità, per un passaggio con semaforo rosso, per guida contromano o per un sorpasso o inversione in punti di divieto.

Per concludere, la disciplina vigente non offre regole chiare ed efficaci per punire chi si mette alla guida ed irresponsabilmente causa la morte o il ferimento di altre persone. Troppe volte lo Stato è stato avvertito come una sovrastruttura inutile ed impotente, una burocrazia che non riesce ad affrontare e risolvere il problema degli incidenti stradali.

Il disegno di legge in esame, risultato di una sintesi di molteplici proposte normative, ha l'ambizione di costituire un primo e significativo passo in avanti.

Il monitoraggio e l'attenta analisi dei numeri... (*Il microfono si disattiva automaticamente*).

PRESIDENTE. Senatore Scilipoti Isgrò, le ho concesso un minuto in più per farla concludere, ma purtroppo non è bastato.

SCILIPOTI ISGRÒ (*FI-PdL XVII*). La ringrazio comunque, signor Presidente, e chiedo l'autorizzazione di consegnare agli atti la restante parte del mio intervento. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.
È iscritto a parlare il senatore Buccarella. Ne ha facoltà.

BUCCARELLA (*M5S*). Signor Presidente, quando i disegni di legge, relativi all'introduzione nel nostro ordinamento del reato di delitto di omicidio stradale, sono arrivati all'esame della Commissione giustizia del Senato e poi all'Assemblea, io e tutto il mio Gruppo abbiamo cercato di dare un contributo utile a realizzare un testo che fosse ragionevole e giusto, quanto necessario, per introdurre, anche nel campo sanzionatorio, un principio che qui certamente noi tutti condividiamo.

Si tratta di un principio che va ribadito con forza e che si traduce, molto semplicemente, in una brevissima frase: o bevi o guidi; o ti metti alla guida di un autoveicolo, di un mezzo a motore, in situazioni di perfetta lucidità, altrimenti è una condotta colpevole. Il solo mettersi alla guida in condizione di non sobrietà e di non lucidità deve, solo per questo, essere oggetto di una punizione da parte dello Stato; e ciò tanto più nei casi in cui, anche dal punto di vista colposo e in cui si parli di eventi non voluti, si causi la morte o la lesione personale di altri conducenti o altri utenti della strada. È questo un principio che noi abbiamo condiviso, tanto che – come ricordiamo tutti – nel primo passaggio, quest'Assemblea ha votato quasi all'unanimità il testo che il Senato ha poi licenziato.

I problemi – come già evidenziato da chi li ha illustrati in maniera molto più autorevole di me – sono sopraggiunti quando il testo, nell'altro ramo del Parlamento, è stato oggetto di modifiche ed integrazioni che – a nostro modo di vedere – ne hanno grandemente diminuito la portata in termini di efficacia, di ragionevolezza e di compatibilità con alcuni dei principi previsti dalla nostra Carta costituzionale.

Io non ripeterò tali problemi, anche nella consapevolezza di non riuscire a replicare l'esposizione brillante svolta qui dal presidente Palma con riferimento a molti profili peggiorativi del testo prodotti alla Camera. Vorrei, però, soffermarmi su un aspetto che, con le premesse che ho fatto, è veramente paradossale.

Mi riferisco al settimo comma dell'articolo 1, quello che stabilisce il principio, già introdotto dal Senato, di ragionevolezza, nel senso di mitigare la sanzione penale in caso di omicidio colposo per chi si metta alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. E ricordiamo che la pena edittale va da un minimo di otto anni a un massimo di dodici anni di reclusione.

È senz'altro una pena di massimo rigore, certamente superiore a quella prevista per la gran parte dei reati dolosi, quelli per i quali l'imputato deve rispondere non a mero titolo colposo, ma per la precisa decisione e volontà di realizzare l'evento. Ma questo era un aspetto che avevamo superato: ammettere, cioè, una sanzione così pesante e così forte,

che conduce al carcere, anche addivenendo a riti alternativi in sede dibattimentale o in udienza preliminare. Insomma, anche con il patteggiamento e con il giudizio abbreviato, partendo dal minimo della pena di otto anni, si arriverebbe a una quantità di pena che farebbe sì che quell'imputato passi qualche anno in carcere.

Ma il punto sul quale volevo soffermarmi è quello contenuto nel comma 7 dell'articolo 1, novellato dalla Camera, laddove si introduceva un criterio di ragionevolezza in caso di concorso causale nella realizzazione dell'evento mortale. È sembrato giusto all'intero Senato, nel primo passaggio, dare una possibilità al giudice, nel caso concreto che il contributo causale all'evento mortale dell'imputato fosse minimo o comunque inferiore al 50 per cento.

Apro, però, una parentesi. Chi ha pratica nelle aule giudiziarie, penali e civili, di sinistri mortali o comunque relativi a lesioni personali gravi o gravissime, sa bene che in buona percentuale (adesso non saprei quantificare precisamente, ma dovrebbe aggirarsi intorno al 40 o 50 per cento) la causazione del sinistro è molto spesso addebitabile alla violazione di norme del codice della strada da parte di entrambi o più conducenti, qualora siano più autoveicoli o mezzi interessati a un sinistro.

Bene, il principio condivisibile era quello di dire che, se si deve fronteggiare una pena così rilevante (da otto a dodici anni oppure, nei casi di violazione di alcune norme del codice della strada, da cinque a dieci anni), quantomeno si dia al giudice la possibilità di poter calibrare la pena nei casi in cui il contributo causale sia minimo (ad esempio il 20 per cento). Il giudice dovrebbe essere libero, cioè, di poter graduare la pena caso per caso, scendendo anche al di sotto di quei minimi, proprio perché si parla di sanzioni che hanno una finestra edittale molto elevata, già nei minimi.

Ma dove sta il guaio? Il guaio sta che, nella formulazione del settimo comma, il riferimento alle ipotesi dei commi precedenti comprende evidentemente tutti i commi precedenti. Il caso vuole che alla Camera sia stato introdotto un nuovo primo comma, che punisce da due a sette anni l'omicidio colposo ordinario, sempre a seguito della violazione di norme del codice della strada (chi non si ferma allo stop, chi non rallenta al segnale di dare la precedenza, chi non allaccia le cinture). L'omicidio colposo a seguito di una qualsiasi violazione del codice della strada prevede, oggi, una pena edittale da due a sette anni, riproposta anche nel testo di legge che abbiamo in esame, al primo comma. Cosa comporta il richiamo del settimo comma a tutti i commi precedenti? Evidentemente la possibilità di ridurre la pena fino alla metà si applica anche al nuovo primo comma e altresì ai processi per omicidio colposo che sono in corso oggi, mentre stiamo parlando. La pena edittale da due a sette anni prevede una forbice larga, che permette al giudice di adattare la sanzione al caso concreto, potendo partire da un minimo di due anni (che vuol dire evidentemente che non si va in carcere) fino ad un massimo di sette anni. Bene, quella riduzione, nel caso di concorso di colpa, si applica anche a queste ipotesi.

Sostanzialmente, se il testo dovesse passare così, senza alcun tipo di emendamento, noi staremmo formando il criterio (cui, per il principio del *favor rei*, ci si dovrebbe adeguare in tutte le aule di tribunale) di uno sconto di pena del 50 per cento in tutti i casi di concorso di colpa. E credo che questo sarebbe un risultato non voluto da chi sta auspicando una nuova disciplina sanzionatoria, più severa, ma anche più ragionevole. Avremmo, infatti, l'effetto paradossalmente contrario di garantire sconti di pena a chi, a partire da oggi, dovesse avere a che fare con procedimenti penali per omicidio colposo per una qualsiasi violazione del codice della strada, di fatto dimezzando sostanzialmente la pena edittale. E penso che questo non sarebbe un effetto auspicato neanche dalle associazioni dei familiari delle vittime della strada. Si tratta di un vizio logico di ragionevolezza del testo, che francamente non vediamo come possa essere superato, se non con una doverosa modifica.

Personalmente, poi, non nascondo qualche personale perplessità sull'aver inserito nuovi casi di omicidio colposo a seguito di violazione del codice della strada, con una punizione superiore a quella normale da due a sette anni, e cioè con una cornice edittale che va da cinque a dieci anni di reclusione. Mi riferisco – ad esempio – all'inserimento del passaggio con il semaforo rosso accanto ad altre condotte, che sono certamente indice di una condotta particolarmente stigmatizzabile e censurabile. Infatti, se andare ad una velocità pari al doppio del limite consentito o operare un'inversione ad «U» in corrispondenza di un'intersezione stradale comporta una condotta che dura un certo periodo temporale, nel quale inevitabilmente il conducente non può non rendersi conto di mettere in atto una manovra oggettivamente pericolosa e statisticamente un incidente in termini di mortalità sulle strade, il passaggio con la lanterna semaforica rossa purtroppo può essere anche dovuto a distrazioni le quali, checché si voglia dire che devono essere perseguite e scoraggiate in ogni maniera, sono in qualche misura ineliminabili – almeno credo, forse sbaglio – nell'esperienza quotidiana di ciascuno di noi.

Non c'è bisogno di essere qualificati esperti o consulenti tecnici per poter fare alcune valutazioni. Un conto è premere l'acceleratore e rendersi conto di andare a 110 chilometri all'ora con un limite di 50: in questa circostanza è giusto, in caso di sinistro mortale o di lesioni personali, aggravare ulteriormente la sanzione penale al colpevole. Ma che anche una distrazione dovuta ai motivi più banali, come la caduta degli occhiali (non voglio parlare dei casi più censurabili di chi usa il telefonino o scrive su «whatsapp», ma di qualsiasi tipo di distrazione che dura anche frazioni di secondo), possa portare ad una sanzione detentiva così rigida, in virtù di una condotta che rimane colposa e di un evento che accade per mero caso fortuito, che sfortunatamente vede un altro conducente impattare con il veicolo, mi sembra possa essere qualcosa di molto rischioso e azzardato. (*Richiami del Presidente*).

Vedo che il mio tempo sta per terminare.

PRESIDENTE. È già concluso da più di un minuto, senatore.

BUCCARELLA (M5S). Mi riservo, allora, di evidenziare altri aspetti critici in sede di illustrazione degli emendamenti, se ne avremo la possibilità, fermo restando che, al di là di queste osservazioni critiche in senso tecnico su molti punti, condividiamo certamente, come Gruppo Movimento 5 Stelle del Senato, la necessità di operare una novella legislativa volta a sanzionare più gravemente le condotte colpose, ma sempre in un ambito di ragionevolezza e di realismo. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Di Maggio. Ne ha facoltà.

DI MAGGIO (CoR). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, c'è qualcosa di strano, come ha avuto modo di sottolineare anche il presidente Palma: sempre più spesso, ci troviamo ad essere, quasi nella totalità dell'Assemblea, d'accordo sull'assunto generale e non si capisce, poi, perché non si riesca mai ad arrivare a una conclusione normativa condivisibile.

Il senatore Palma, con l'abilità della retorica che gli appartiene, ha definito questo come una sorta di schizofrenia. Mi pare che si rincorra sempre l'esigenza che ci viene imposta da accadimenti che avvengono all'esterno e che il tentativo della risposta si riduca, invece, molto spesso in un annuncio del tipo: «Venghino, signori, venghino». Ma è possibile che ci si debba ridurre sempre a trovare soluzioni approssimative?

Visto che si vocifera di un maxiemendamento, sottoporrei al sottosegretario Ferri, che ha l'autorevolezza per intervenire a nome del Governo (cosa che il Governo fa sempre più spesso, comportandosi quasi come se si trattasse ripetutamente di decreti-legge, anche se questo non lo è), una serie di dati che credo possano essere anche indicatori necessari per vedere se si possa intervenire e rendere questo provvedimento più possibile e non, invece, impossibile, come appare dal testo che stiamo per licenziare.

Da tempo – e in questo anno in modo particolare – si è invertito il *trend*: dopo aver registrato una diminuzione degli incidenti stradali, abbiamo assistito ad un'inversione. Il picco è toccato al mese di luglio, soprattutto nella fascia oraria notturna. I dati rilevati dagli organi di Polizia e Carabinieri dimostrano che, tra le cause principali di incidenti stradali – ed ecco una novità che ci siamo guardati bene dall'individuare in Commissione, perché non ci sono soltanto l'alcol e gli stupefacenti – oggi vi è l'uso del cellulare alla guida.

Nuove abitudini e moderna tecnologia hanno fatto crescere il numero degli incidenti. Secondo il mensile «Polizia Moderna», nei primi sette mesi dell'anno ci sono state 972 vittime, a fronte delle 952 del 2014. Gli incidenti mortali sono passati dagli 879 del 2014 agli 897 di quest'anno. Su questo dato crescente pesa soprattutto l'uso del telefono al volante. Una ricerca dell'Istituto francese di statistica sottolinea che la distrazione a causa del cellulare durante la guida determina una riduzione tra il 30 e il 50 per cento delle informazioni percepite dalla strada. Alla distra-

zione si aggiunge un altro inevitabile male che colpisce tutti, lo *stress*. Questo crea negli automobilisti distrazioni tali che, molto spesso, gli incidenti risultano letali. Tutti abbiamo sotto gli occhi le immagini quotidiane di persone che vanno sui motorini con i cellulari conficcati nei caschi e le più pericolose manovre per estrarre il telefono dalle tasche quando squilla. Soprattutto si è arrivati al «*texting*» (severamente vietato in molti Paesi, con gli USA in testa) per comporre o rispondere a messaggi, quando addirittura non ci si dedica alla scrittura di *e-mail*.

La mancanza nel testo in esame della fattispecie della distrazione «consapevole» rappresenta una grave lacuna che andrà colmata al più presto, perché aggrava ulteriormente il quadro di riferimento tradizionale della casistica degli incidenti che vedeva, fino a poco tempo fa, tra le prime cause l'abuso di alcol e droga.

Ci sembra, quindi, più che mai opportuna l'introduzione nel codice penale di un nuovo reato, l'omicidio stradale, come da più parti ci viene richiesto, che non riguarda solo la mortalità, ma anche i danni gravi alle persone, con l'applicazione del reato di lesioni stradali. Altrettanto opportuna ci sembra la previsione della revoca automatica della patente in caso non solo di condanna, ma anche di patteggiamento, a patto che si abbia cura – come ha sottolineato giustamente il presidente Palma – di omologarne la sanzione con le legislazioni europee. Parimenti opportuna ci sembra la previsione di aggravanti pesanti in presenza di infrazioni al codice della strada pericolose in sé, come l'eccesso di velocità o il non rispetto dello *stop* o altre manovre spericolate, con la sottolineatura che tali infrazioni devono essere combattute severamente con «tolleranza zero», anche a prescindere dall'incidente.

Qui si dovrebbe aprire il capitolo del gravissimo livello di degenerazione dell'attuale disciplina automobilistica, visto che i comportamenti virtuosi sono sempre più rari e destinati ad annegare nel *mare magnum* della scelleratezza generalizzata.

Il problema fondamentale sta proprio nell'inasprimento delle contravvenzioni, nella capacità di esercitare un controllo vero e sanzioni e nell'applicazione puntuale delle sanzioni stesse, sull'esempio di altre Nazioni dove il rispetto della vita umana (propria e degli altri) è il faro cui si ispira tutto il sistema di controllo, prevenzione e punizione della circolazione stradale. Siamo favorevoli all'inasprimento delle pene, anche se, paradossalmente, il nuovo reato potrà comportare un effetto indesiderato di cui occorre tener conto, e mi riferisco alle cose che la maggior parte dei colleghi hanno sottolineato. Bisogna, infatti, considerare che alcune infrazioni in cui si configura l'omicidio stradale (come quelle sulla velocità) sono difficilmente ricostruibili e rischiano di scatenare una guerra a colpi di perizie di parte.

Nuove strategie di controllo preventivo e inasprimento sanzionatorio più che necessari devono, quindi, marciare di pari passo: se ci si sofferma per un attimo sulle stime dell'OMS, secondo cui nel 2020 gli incidenti stradali saranno la prima causa di morte, è evidente la necessità di mag-

giori controlli e di procedere ad un'ampia operazione di sensibilizzazione culturale, a partire dai primi anni del percorso scolastico.

La legge, da sola, non è sufficiente: bisogna farla applicare ed è importante costruire intorno alla norma una nuova cultura di rispetto della persona e della vita. Nondimeno, il rispetto dell'inviolabile valore della vita umana deve essere tutelato da comportamenti che necessitano di essere sanzionati sulla base del principio di proporzionalità, che rappresenta un grande principio costituzionale di carattere generale, se non addirittura un principio di rango sovra-costituzionale che governa e limita il diritto dei pubblici poteri e che è recepito dall'articolo 49, comma 3, della Carta di Nizza, ai sensi del quale: «Le pene inflitte non devono essere sproporzionate rispetto al reato».

È in tale ottica che abbiamo proposto emendamenti volti a rimodellare talune previsioni del disegno di legge oggi all'esame di questa Camera laddove, come all'articolo 1, si commina la pena della reclusione da cinque a dieci anni per chiunque, con violazione di una serie di norme del codice della strada, cagioni la morte di taluno: vale a dire con la medesima pena prevista per chi compie la stessa azione ponendosi alla guida in stato di ebbrezza oppure avendo assunto sostanze stupefacenti.

È evidente il diverso elemento soggettivo che caratterizza la condotta di chi si determini a passare da un incrocio con semaforo rosso da quella di chi lo fa perché non è in grado di comprendere. È chiaro che i comportamenti poc'anzi brevemente descritti presentano una gravità innegabilmente differente e che pertanto il trattamento sanzionatorio, per non risultare irragionevole, non può essere il medesimo.

Le stesse difficoltà s'incontrano nel valutare la condotta di chi circoli contromano. Del resto, dette condotte non rimarrebbero prive di tutela, essendo le relative fattispecie già previste e sanzionate dal novellato articolo 589-*bis* del codice penale (vale a dire quella dell'omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale). Lasciare simile trattamento sanzionatorio, oltre ad indebolire l'impianto dell'intero provvedimento, si porrebbe in palese contrasto con il principio di ragionevolezza e proporzionalità, sancito dall'articolo 3 della Costituzione.

Il senatore Palma, presidente della Commissione Giustizia, ha evidenziato questi aspetti di incostituzionalità e io credo che il buon senso detterebbe che, nel momento in cui stasera prenderete la decisione di creare un maxiemendamento, vogliate tener conto delle considerazioni svolte in quest'Aula.

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

STEFANI (*LN-Aut*). Signor Presidente, dopo un anno e mezzo di gestazione siamo ancora qui a discutere del presente disegno di legge, come se non avessimo avuto il tempo di creare una norma adeguata, proporzionata e utile. Ci troviamo di fronte a un fenomeno sicuramente caratterizzato da grandissime tragedie umane, se si pensa che, dai dati rilevati dall'ISTAT, dal 2008 al 2012 su 32.000 incidenti ci sono stati 1.000 morti e

35.000 feriti. Sto parlando di incidenti provocati da guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

È comunque un ritardo che offende le vittime della strada, i familiari e tutte le associazioni che stanno implorando affinché questa norma diventi legge; una norma che, in realtà, si voleva particolarmente severa sulla problematica riguardante la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. L'obiettivo era quello di indurre tutti, in modo molto severo e prevedendo pene severissime, ad avere una consapevolezza per cui, se si ha bevuto, non si guida la macchina. Tuttavia, alla domanda di giustizia è stata data una risposta che rivela errori tecnici e profili d'incostituzionalità tali da farla quasi classificare alla stregua di una giustizia sommaria.

Quanto ha riferito il presidente Palma lo condividiamo non solo tutti noi del Gruppo della Lega Nord, ma penso anche molti colleghi di quest'Aula. Più di uno di noi ha, infatti, rilevato le problematiche e le criticità insite nel provvedimento in esame.

Già da una prima lettura si comprende che le pene previste sono talmente severe che evidenziano una netta sproporzionalità e uno squilibrio. E dobbiamo ricordare che tutte queste norme, magari mal fatte, poi, alla fine, diventano poco efficaci sul piano operativo, come ha evidenziato anche il senatore Caliendo nel suo intervento.

E i tecnici del diritto – e non solo – rilevano tutte le problematiche insite nel provvedimento al nostro esame, tenendo presente, tra l'altro, che non è vero – checché se ne dica e a prescindere dalla propaganda che se ne fa – che l'omicidio stradale non è previsto: l'omicidio stradale già esiste, già è punito ed è punito anche severamente, ma poi nella pratica forse la magistratura non ha sfruttato a pieno la norma e non ha irrogato pene del tutto severe.

Abbiamo detto prima che la domanda che veniva fatta era di giustizia soprattutto nei confronti di coloro che si mettono alla guida in stato di ebbrezza. E qualcuno ricorderà che c'è stata un'ampia discussione sulla consapevolezza o meno da parte di chi si pone alla guida ubriaco di provocare degli incidenti e delle morti. In quel caso ci si chiedeva addirittura se poteva parlarsi di fattispecie colposa o di dolo indiretto, cioè quasi voluto. E, poi, ci troviamo invece davanti ad un testo, come quello licenziato dalla Camera, che per certi versi ha anche stravolto l'idea principale. Si arriva infatti a prevedere l'ipotesi, per un verso, in cui si presuppone esistere da parte di colui che si mette alla guida ubriaco una sorta di consapevolezza di poter avere una condotta pericolosa, ma anche ipotesi puramente colpose come la guida contromano, l'attraversamento di un incrocio con il semaforo rosso, l'eccesso di velocità, l'inversione del senso di marcia. Sono tutte fattispecie colpose che vengono punite con pene da cinque a dieci anni, più severe – lo ricordiamo – di quelle previste per una rapina o quasi pari a quelle previste per il reato di estorsione.

Inoltre, come già rilevato dal presidente Palma, ci troviamo di fronte anche all'ipotesi in cui è considerato come aggravante un caso che nulla ha a che vedere con una condotta colposa nella circolazione stradale, ossia

il mancato pagamento della polizza assicurativa. Si prevede quindi come aggravante un'ipotesi come questa, conseguente ad un mero inadempimento di tipo civilistico. Chi non paga la polizza va incontro a problemi di tipo risarcitorio e, ovviamente, a problemi con le compagnie assicuratrici. Ma questa non può essere certo considerata come un'aggravante. O forse stiamo varando una norma volta a stimolare la gente a stipulare polizze di tutti i tipi, perché le assicurazioni si sono rese conto che le persone non fanno più contratti di assicurazione perché non hanno soldi? Non è questa la sede per un intervento del genere.

C'è poi un'altra disposizione assolutamente improponibile e per noi inaccettabile. Nel testo licenziato dal Senato era stata prevista una specie di concorso di colpa; era stato, cioè, stabilito che, nel caso di omicidio stradale per guida in stato di ebbrezza o di altre condotte similari, si potesse applicare una diminuzione della pena quando l'evento era esclusiva conseguenza dell'azione della vittima. La disposizione è stata stravolta, perché la Camera ha previsto una diminuzione della pena solo nell'ipotesi in cui vi sia il concorso nella condotta colposa della vittima, con ciò escludendo l'ipotesi del concorso in una condotta dolosa, oppure in una condotta colposa o dolosa di terzi. Si diceva prima del caso in cui una persona viene tamponata andando contromano per evitare un pedone, fa un incidente, uccide un'altra persona e per questo arriva a vedersi comminata una pena fino a dieci anni. È qualcosa di assolutamente incomprensibile e di incostituzionale.

Insomma, penso che i profili sottolineati dai colleghi non possano non essere condivisi. Sotto il profilo della incostituzionalità, poi, non si può non tacere il caso della fuga del colpevole, per il quale non si può non condividere la previsione di una pena non inferiore a cinque anni. Anche il presidente Palma ha affermato che la magistratura deve poter determinare la pena. Non possiamo noi legislatori forzare la giurisdizione e prevedere un minimo di pena, cosa che solleva le problematiche già evidenziate.

Un'altra questione, poi, è emersa in Commissione giustizia, e riguarda una norma di coordinamento. Sorprende che alla Camera dei deputati non abbiano, probabilmente, cognizione del codice della strada. Si prevede che la durata della revoca della patente di guida possa arrivare addirittura a quindici o a trenta anni, ma – guarda caso – ci si è dimenticati delle patenti dei soggetti stranieri. Forse non occorre leggere tanto i giornali per accorgersi che moltissimi incidenti stradali sono purtroppo procurati da stranieri. In quel caso, però, la revoca della patente dura fino a tre anni e, quindi, non c'è più l'effetto deterrente che si vorrebbe dare a questa norma.

Si continua a ventilare l'ipotesi di un maxiemendamento su cui porre la questione di fiducia. Di tempo per lavorare in Commissione, però, ce n'è stato e tutte queste perplessità sono state evidenziate in quella sede e sono stati votati gli emendamenti. Tutti siamo, dunque, curiosi di vedere se, nel maxiemendamento, sarà trasfuso il contenuto di quegli emendamenti proposti dai colleghi o da noi senatori della Lega Nord. Forse di-

spiaceva votare a favore di emendamenti in Commissione o forse cominciamo a pensare, senza nasconderci dietro ad un dito, che ci fosse la paura che il provvedimento in Assemblea potesse non essere approvato. Vi era forse la paura di qualche voto segreto, che avrebbe indotto anche colleghi della maggioranza a fare valutazioni diverse. E non penso a valutazioni di tradimento nei confronti del proprio partito, o di opportunità politica, ma alle valutazioni di chi legge un testo normativo e si rende conto che è inaccettabile. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

C'è dunque l'opportunità di apportare adesso delle modifiche: facciamole, abbiate il coraggio di farle. Una cattiva norma non è la risposta ad una domanda di giustizia. Una cattiva norma crea problemi nel momento della sua applicazione e probabilmente non produce l'effetto che si vorrebbe. Se si cominciano a creare norme mal strutturate e malviste, esse non diventano operative e si rischia di metterle nelle mani dei magistrati incomprensibili. Addirittura – come suppongo accadrà – se le pene sono così elevate, l'avvocato difensore non esiterà a sollevare il problema dell'incostituzionalità e, a quel punto, il giudice solleverà l'incidente di incostituzionalità. In quel caso, il processo non si concluderà certamente in tempi brevi e con pene che si vorrebbero esemplari. Il risultato è che attualmente abbiamo una norma quasi eccessiva, che ha un grandissimo effetto suggestivo ed anche emotivo, ma che non risolve nulla. Approvando una normativa sugli effetti puramente emotivi di un momento, non si crea una buona norma. Se c'è la possibilità di apportare una modifica, non si deve esitare a spendere un mese o un mese e mezzo di lavoro in più, per avere una norma veramente efficace. Se invece vogliamo soltanto seguire l'ondata emotiva di chi sicuramente ha vissuto delle tragedie immani ed è assetato di giustizia, dobbiamo ricordare che la risposta che deve essere data dallo Stato e dalla magistratura è di giustizia e non di vendetta.

Per questa ragione auspichiamo che la normativa in esame possa essere rivista, senza tacere il fatto che ora siamo qui a dire che si tratta di norme e pene incredibili, perché magari potrebbero essere applicate ad un diciottenne, ma dall'inizio della legislatura, la Commissione giustizia, sull'onda del Governo e della maggioranza, ha approvato soltanto provvedimenti per la depenalizzazione, per la concessione di benefici penitenziari, per la diminuzione della pena e la scarcerazione (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). E, allora, perché prevediamo delle pene fino a dodici anni all'interno di un sistema per niente punitivo? Questa è una pura contraddittorietà. È soltanto uno *slogan* quello che viene fatto su questo provvedimento, che voleva essere serio, come è serio nei suoi obiettivi, ma dovremmo cercare di dare un'occhiata ai suoi contenuti. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

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

MAZZONI (AL-A). Signor Presidente, di fronte alle ipotesi di omicidio e lesioni personali riconducibili all'infortunistica stradale si sono confrontate due scuole di pensiero.

La prima ritiene che, siccome tali fattispecie producono, in termini di costi sociali, somme stimate oltre il 2,6 per cento del prodotto interno lordo, esse richiedano l'introduzione di nuove figure di reato per colmare quel vuoto normativo a cui la giurisprudenza, e non il legislatore, in questi anni ha cercato di sopperire.

L'altra ritiene che sia sufficiente l'attuale inquadramento giuridico nella fattispecie del semplice reato colposo con le aggravanti previste per chi si pone alla guida di un veicolo in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, accettando così il rischio di provocare la morte di altri.

Nel 2011, con la sentenza n. 204, la Corte di cassazione ritenne colpevole di omicidio e lesioni volontarie un imputato che, a bordo di un furgone rubato, per sfuggire all'inseguimento della polizia, aveva provocato un incidente con diversi morti e feriti, abbracciando la tesi dolosa.

Il testo uscito dalla Camera non introduce il dolo eventuale e resta dunque nell'ambito colposo, ma le nuove fattispecie di reato introdotte non appaiono rispondenti al requisito della ragionevolezza, che soprattutto in materia penale presuppone, come stabilito dalla Corte costituzionale, che l'uso della discrezionalità legislativa soddisfi il principio di proporzionalità tra illecito e sanzione. In questa terza lettura sarebbe dunque opportuno valutare l'entità della pena inflitta nelle ipotesi di omicidio stradale e di lesioni personali stradali anche in relazione ai limiti minimi edittali previsti per altri casi di omicidio colposo, quali, ad esempio, l'omicidio commesso con violazione della disciplina degli infortuni sul lavoro o quello commesso per colpa medica grave.

In ordine poi all'aggravante della fuga del conducente, prevista sia per l'omicidio stradale che per le lesioni personali stradali, la norma in entrambi i casi presenta profili di incongruità, che potrebbero emergere soprattutto in sede applicativa. Infatti, in caso di fuga, è previsto un aumento della pena da un terzo a due terzi, ma contestualmente è imposto un minimo edittale superiore di oltre il doppio rispetto al minimo previsto per il reato commesso senza aggravante. Si determinerebbe quindi, nella ipotesi di minore gravità, l'effetto paradossale di un aumento di pena abnorme e comunque proporzionalmente maggiore rispetto alle ipotesi più gravi.

Un'altra criticità, che può essere più propriamente definita assurdità, riguarda l'ipotesi di arresto obbligatorio in flagranza, con riferimento all'ipotesi di omicidio stradale colposo per guida in stato di ebbrezza alcolica. È però esclusa l'ipotesi in cui l'omicidio stradale colposo per guida in stato di ebbrezza sia commesso da specifiche categorie di conducenti (guarda caso, proprio le categorie professionali): una disparità di trattamento ovviamente del tutto incongrua.

Insomma, c'è il rischio concreto che si arrivi ad approvare una legge molto attesa ma eccessivamente repressiva e punitiva, oltre che inapplicabile. Già oggi, a legislazione vigente, chi ha la sfortuna di uccidere una persona in auto è punito da tre a dieci anni. Oggi dunque non è impunito, bensì punito da tre a dieci anni. Ebbene, se approviamo questa norma, sarà punito da otto a dodici anni. L'iniquità dunque sta in questo: il minimo

della pena passa da tre a otto anni e il massimo da dieci a dodici. Quindi c'è una sproporzione sinceramente difficile da capire.

Ma quando si tratta di ubriachi e drogati, è giusta la massima severità. Se parliamo invece di tutti gli altri 20 milioni di persone normali che guidano l'automobile, di mamme che portano i bambini a scuola, o di chi va a lavorare col proprio mezzo, non è accettabile una criminalizzazione di massa. Queste persone, in base alla legge che stiamo approvando, possono essere arrestate con una pena da quattro a dieci anni non perché sono drogate o hanno bevuto, ma se passano col rosso, se fanno un'inversione di marcia o un sorpasso azzardato.

Chiedo poi, se c'è l'omicidio stradale, perché non vi sia il tentato omicidio stradale. Faccio un esempio: due amici si ubriacano o si drogano allo stesso modo, ciascuno prende poi la propria auto. Uno ha la sfortuna di uccidere una persona, il secondo ha un altro incidente senza conseguenze. Ebbene, il primo viene condannato a dodici anni e l'altro a niente. Mi sembra una sproporzione inaccettabile.

Perché poi deve essere triplicata la pena, se viene uccisa più di una persona? Se ho un incidente e ho la sfortuna di colpire un'auto in cui viaggiano non una ma due persone perché mi si deve triplicare la pena? Non è stata certo una scelta volontaria avere un incidente con una vettura con più persone a bordo.

Si va dunque verso un quadro sanzionatorio draconiano. Infatti, la nuova normativa non colpisce solo i pirati e gli sconsiderati della strada, ma rischia di far finire in carcere anche persone «normali» che commettono un errore. Leggo che molte associazioni chiedono una severità ancora maggiore. Diciamo che le pene previste per i casi più gravi sono giustamente pesanti: si può andare dai cinque ai diciotto anni di reclusione. Dunque non c'è il rischio di rientrare nel limite dei due anni, entro il quale scatta la sospensione condizionale della pena, che finora ha evitato il carcere alla maggioranza dei responsabili di incidenti mortali. Al massimo ci si avvicina (due anni e mezzo) col dimezzamento cui si può arrivare quando c'è concorso di colpa da parte della vittima.

Il rischio resta per gli incidenti causati da tutte le altre violazioni (anche lievissime) del codice della strada. Il problema è che tra le infrazioni ritenute gravi ne sono state incluse alcune che non sempre lo sono: a volte capita, ad esempio, di superare con striscia continua mezzi lentissimi senza con ciò creare pericoli gravi. Certo, per bilanciare tutti i paradossi c'è la discrezionalità del giudice, cui spetta decidere la pena entro il minimo e il massimo previsto dalla legge e riconoscere attenuanti e aggravanti. Ma per giudicare correttamente sarebbe necessario basarsi su elementi certi, che vengano da rilevazioni complete e inappuntabili da parte delle Forze dell'ordine, e su perizie scientificamente esatte, tutte cose che troppo spesso l'Italia non può permettersi, essendo carente la presenza delle forze di polizia a causa della carenza di uomini e mezzi, cosa che impedisce un'attività di prevenzione sulle strade che sarebbe sicuramente più efficace dell'inasprimento indiscriminato delle pene.

Infine, vi è la questione dell'arresto in flagranza, che ho già ricordato, che rischia di ridursi a un manifesto demagogico: una persona infatti la si può anche arrestare, ma poi in galera bisogna anche tenercela. E per tenercela occorre che ci siano esigenze di custodia cautelare che nessun giudice riconosce in situazioni di alcol o droga alla guida per le quali scattano già il ritiro della patente e il sequestro del veicolo.

Quanto al profilo della eventuale previsione dell'obbligatorietà della custodia in carcere nei confronti dei responsabili di questi reati, la Corte costituzionale, con diverse pronunce, ha affermato l'illegittimità costituzionale di previsioni normative – ad eccezione del delitto di associazione di tipo mafioso – volte ad ancorare l'applicazione della misura della custodia cautelare in carcere a criteri di mera automaticità, come invece è previsto da questa legge.

Spesso, sull'onda dell'emozione, la politica tenta di dare – giustamente – una risposta all'opinione pubblica, ma bisogna sempre avere presente i parametri costituzionali che poi, se non rispettati, annullano l'effetto perseguito. Il problema non è varare una legge sull'omicidio stradale, ma quello della sua resistenza ai principi di diritto e ai cardini del nostro ordinamento giuridico. Non basta proporre e promulgare una buona legge, bisogna renderla inattaccabile dal punto di vista della costituzionalità e armonizzarla con le normative europee.

Il testo che stiamo discutendo è invece palesemente incostituzionale. Speriamo che la notte, con il maxiemendamento, porti consiglio. (*Applausi del senatore Barani*).

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

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, sono la tredicesima a parlare (dopo di me lo faranno poche altre persone) e nessuna delle persone intervenute fino a questo momento si è espressa positivamente nei confronti del disegno di legge al nostro esame. Perfino il relatore, nel momento in cui ha svolto la sua relazione, ha sottolineato una serie di aspetti sui quali adesso ragioneremo insieme, e quindi neppure lui è stato convincente nelle lodi a questo disegno di legge.

Ci troviamo quindi davanti ad un provvedimento sul quale, almeno tra coloro che hanno parlato fino ad ora che intendo siano coloro che riportano la posizione dei Gruppi di appartenenza, il cento per cento degli intervenuti ha manifestato contrarietà, quantomeno nella forma che ha assunto dopo il passaggio alla Camera.

È interessante che nel discorso del senatore Cucca sia stata sottolineata la sete di giustizia. Relativamente al tema dell'omicidio stradale, indubbiamente un elemento forte è la sete di giustizia che però dovrebbe fare il paio con la certezza della giustizia, cioè con la certezza del rispetto delle regole e la certezza di un *iter* processuale che garantisca a chi ha commesso degli errori che venga riconosciuta in totale chiarezza la natura degli errori compiuti. E qui ci sono venute in soccorso le parole di chi,

molto meglio di me, affronta il tema dal punto di vista dell'ordine generale del diritto, mettendo in rilievo tutta una serie di lacune, incongruità ed errori anche marchiani che potrebbero rendere inutile il disegno di legge in esame.

Torniamo ora al desiderio di giustizia. Durante il lungo percorso di esame del provvedimento in Commissione giustizia ho cercato di immedesimarsi nelle associazioni dei familiari delle vittime della strada che sono state audite insieme a molti altri soggetti. Alla fine mi sono posta la seguente domanda: che cosa c'è di peggio della mancanza di una norma che dia una risposta alla sete di giustizia? Credo che la cosa peggiore sia la presenza di una norma che diventa inutile perché è scritta male, non risponde alle esigenze e, oltretutto, mette continuamente il giudice, che è chiamato dalla Costituzione ad interpretare le norme, tra l'incudine ed il martello. Infatti, da un lato, si esprime evidentemente mancanza di fiducia nella capacità interpretativa del giudice, a cui si impone di non scendere al di sotto di una pena minima (che viene molto elevata), mentre dall'altro gli si chiede di fare delle indagini ed accertare delle responsabilità.

È di questo che stiamo parlando e credo che tutti abbiamo sempre convenuto che ci deve essere una maggiore attenzione alle responsabilità del soggetto nel momento in cui guida. Certo, si dovrebbe fare attenzione alle responsabilità del soggetto nel momento in cui fa qualunque cosa, però ciò è tanto più vero nel caso in cui guida dopo aver bevuto o assunto sostanze stupefacenti.

Vorrei aggiungere – dobbiamo dircela tutta – che una serie di sostanze, comunque stupefacenti, vengono assunte per cura. Moltissimi bugiardini dei farmaci indicano infatti il rischio di inabilità alla guida conseguente alla loro assunzione. Ci sono atteggiamenti assolutamente onesti da parte di chi assume farmaci di un certo tipo, come quelli per il trattamento del mal di testa e delle emicranie, in relazione ai quali viene segnalato che potrebbero rallentare i riflessi e produrre degli effetti negativi per la guida.

Esaminiamo l'aspetto che, all'inizio dell'*iter* di questo disegno di legge, si voleva enucleare come il più significativo: vi è sicuramente una componente dolosa allorquando un soggetto beve o assume sostanze stupefacenti e si mette poi alla guida. Possiamo anche dire che c'è la stessa responsabilità da parte di chi ha la pessima abitudine di pestare il piede sull'acceleratore e, senza curarsi delle condizioni di guida e neanche dei limiti prescritti di velocità, raggiunge velocità tali da rendere ancora più difficile avere la prontezza di riflessi necessaria per evitare l'incidente.

Bene, io avrei aggiunto anche la fattispecie dell'uso di apparecchiature elettroniche durante la guida. Avevamo avanzato questa proposta, che era stata accettata dal senatore Di Maggio, ma ci è stato detto che non la si poteva includere perché molto difficile da provare. Vorrei sapere come si troverà il modo di provare la velocità, che viene così puntualmente descritta nel testo che vorreste licenziare, se non c'è una frenata. Sarà difficile verificare la velocità del mezzo al momento dell'incidente.

Anche con riferimento alla capacità di provare un determinato comportamento si sono quindi scelti dei profili differenti. Non si può provare che il conducente stesse usando il cellulare, mentre si può provare che stava eccedendo nella velocità anche se poi – oggettivamente – potrebbero non esservi le tracce di tale eccesso di velocità. Ma va bene, andiamo avanti. Questo doveva essere il principio da fare salvo perché, per essere realmente efficace in questo ambito, una legge deve scoraggiare le persone a mettersi alla guida qualora versino nell'incapacità di gestire il proprio mezzo.

Questo perché più volte in quest'Aula è stata richiamata la necessità di un diverso approccio alla guida e di una diversa attenzione per se stessi nel momento in cui si conduce un mezzo. Io vorrei dire al senatore Crosio, che ora non è presente e che ricordava la questione dei pneumatici lisci, che, comunque, anche questa è una responsabilità di chi guida un mezzo. Se infatti non ti preoccupi dello stato del tuo veicolo, anche tu puoi riuscire a non controllare facilmente il mezzo e quindi uccidere una persona.

Ma se leggiamo la declinazione fatta alla Camera di tutta una serie di infrazioni del codice della strada, come l'inversione di marcia in corrispondenza di un dosso o come la circolazione con un mezzo con le ruote lisce (tutte cose che è fuori discussione non si debbano fare), ebbene il caso delle ruote lisce nella declinazione fatta alla Camera non ci sono.

Io allora vorrei chiedere, a chi ha scritto questo testo, in base a quale criteri si è deciso che delle infrazioni del codice della strada sono più pericolose di altre. Se lo si è fatto utilizzando delle statistiche, o c'è una capacità di approfondire adeguatamente i dati statistici, oppure si potrà incorrere in una continua revisione delle leggi.

Ed è per questa ragione che la nostra Costituzione prevede che ci sia un diritto generale, uno *ius* che deve essere generale e poi deve essere applicato secondo la realtà dei singoli casi. Se noi perdiamo di vista questo principio, arriviamo a fare non delle leggi, ma un'enciclopedia della casistica.

Giustizia, oltre che come atto riparatorio, anche come garanzia del rispetto dello stato di diritto.

Vorrei ora affrontare in particolare due temi, che non sono stati ancora affrontati e che mi stanno molto a cuore. Il primo è il tema della prevenzione perché, come sempre accade, tutte le volte che si parla di comportamenti e di educazione si finisce con il parlare della scuola che, naturalmente, è il *refugium peccatorum*.

A scuola, quindi, bisogna fare educazione stradale. Bene, devo dire a tutti i presenti, e soprattutto ai numerosi assenti, che a scuola l'educazione stradale si fa già. Quindi, sfatiamo questo mito. A scuola viene fatta educazione stradale! (*Applausi del senatore Cuomo*).

Perché non è efficace? Perché se io impartisco a un ragazzo due ore di lezione di educazione stradale e poi lo stesso va in macchina con il babbo che, mentre guida, passa con il semaforo rosso, oppure ha bevuto

a cena e continua a guidare, oppure va in macchina con la mamma, che si distrae perché risponde al cellulare, il ragazzino cosa impara? Trattiene forse quanto io ho gli trasmesso a scuola? Oppure apprende dall'esempio dei genitori?

Quindi, signori, qui il punto è aumentare i controlli, perché la ragione per cui negli altri Paesi chi beve non si mette alla guida è perché fuori dai locali qualcuno gli requisisce le chiavi della macchina e non lo fa guidare.

E lo stesso ragionamento vale per le sostanze stupefacenti. In audizione ci hanno parlato di grandi novità in relazione alle sostanze stupefacenti. E allora si devono effettuare i controlli.

L'ultima osservazione riguarda il fondo per la prevenzione dell'incidentalità notturna che è il segno più grave della demagogia con cui ci si muove. Una demagogia legata a questa promessa: «Omicidio stradale. Renzi: "Il tempo dell'impunità è finito"». Grandi strombazzamenti. Benissimo. Poi, però, per il fondo per la prevenzione dell'incidentalità notturna, che pure è stato istituito, non ci sono le relazioni dei Ministeri e non si sa dove siano stati messi i soldi.

Allora, io vorrei dire a questo Esecutivo di fare bene l'Esecutivo. Di dire ai Ministri della pubblica istruzione, dei trasporti e dell'interno di presentare le relazioni.

Di dire dove sono stati messi i soldi e per cosa vengono utilizzati, così da dimostrarci che il tempo dell'impunità è finito e il tempo della prevenzione è iniziato. (*Applausi dal Gruppo Misto e dei senatori Consiglio e De Petris*).

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

GIOVANARDI (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, ringrazio la senatrice Mussini, perché questo fondo era stata una mia iniziativa, del Dipartimento politiche antidroga.

Esso doveva servire proprio ad alimentare progetti come *Drugs on street*, che prevedeva il controllo notturno sull'alcol e sulle droghe sul territorio.

Ricordo che il fenomeno delle stragi del sabato sera ci è costato la vita di 8.000 ragazzi. Nel periodo della guerra in Iraq, noi abbiamo avuto più ragazzi morti il venerdì e il sabato notte di quanti ne abbia avuti tutto l'esercito americano, impegnato in una guerra vera (purtroppo i dati erano questi). Su questo fronte c'è stato un grande impegno. Forse in maniera contraddittoria potrei dire che negli ultimi vent'anni mi sono impegnato in prima linea in queste battaglie sulla sicurezza stradale, contro le stragi del sabato sera e per la necessità di abbattere questo numero abnorme. Alla fine degli anni Settanta, in Italia registravamo 8.000 morti all'anno per incidenti stradali; questi erano solo i morti sul colpo, cui andava aggiunta la mortalità collegata alla traumatologia. Ricordo anche, purtroppo, che alcune iniziative che assunsi nel 2005 vennero battute in Aula alla Camera. Si trattava di alcune regole di prevenzione notturna, per evitare il

nomadismo, ma non ebbero fortuna. Trovai una maggioranza, che andava dal PD alla Lega, che bocciò, anche se per un solo voto, quella proposta, che sarebbe servita, come i provvedimenti successivi hanno dimostrato, a limitare di gran lunga la mortalità.

Perché mi trovo oggi in difficoltà, pur avendo un'antica militanza nel fronte di coloro che, con il concorso di tanti altri e con una consapevolezza aumentata, sono riusciti a portare da 8.000 a 3.000 la mortalità collegata agli incidenti stradali? Perché il provvedimento che stiamo discutendo mi sembra che non abbia veramente né capo né coda; mi sembra anzi che esso immetta, in questo delicatissimo problema degli incidenti stradali, una serie di meccanismi infernali. Bisogna anzitutto ricordare che l'incidente stradale in sé ha due vittime: la prima vittima è chi perde la vita o subisce un trauma a seguito dell'incidente, mentre l'altra vittima molto spesso è chi provoca l'incidente e che tutto avrebbe pensato meno che di trovarsi, in maniera traumatica, la morte di un'altra persona sulla coscienza.

Io ho frequentato per anni questi drammi familiari e so cosa vuol dire per una famiglia ricevere la notizia che un ragazzo è morto tragicamente nella notte sul fronte del divertimento. Coniammo persino lo *slogan* secondo cui sarebbe stato meglio che quel ragazzo fosse tornato a casa senza patente piuttosto che la patente tornasse a casa senza il ragazzo. Per troppe volte è successo questo negli ultimi vent'anni. Ma non mi è sfuggito neanche il dramma di quel giovane che, avendo per la seconda volta provocato un incidente mortale, si è suicidato. Si è tolto lui stesso la vita, perché non riusciva a sopportare il trauma di essere stato responsabile per due volte di un evento di questo tipo.

Allora ci siamo posti in questo quadro drammatico per ogni famiglia. È evidente che, quando un diciottenne causa un incidente stradale, la famiglia, i parenti e gli amici di quel diciottenne ritengono che anche un giorno di carcere sia eccessivo, per quello che ha commesso. È altrettanto evidente, invece, che i parenti della vittima chiedono un pena severissima. Il legislatore dovrebbe trovare un equilibrio fra queste due esigenze. Quando, con una grande battaglia qui in Senato, abbiamo trovato una convergenza pressoché unanime nel dire che dovevamo punire con grande severità l'omicidio stradale, avevamo immaginato come omicidio stradale quello di una persona che si mette in macchina già in una condizione tale da poter prevedere, con il suo comportamento, un dolo eventuale, cioè l'ubriaco, il drogato o chi va ad velocità tale (pari al doppio o al triplo della velocità consentita) da prevedere di poter causare un incidente.

Da questo siamo passati a tutt'altro; bisogna che lo legga, perché l'opinione pubblica se ne deve rendere conto. Come ha già detto un collega, rischia diciotto anni di carcere – ripeto: diciotto anni di carcere – la mamma o la nonna che accompagna i bambini a scuola la mattina, l'agente di commercio o il giovane neopatentato. Queste persone rischiano di stare diciotto anni in carcere se, ad esempio, attraversano un'intersezione con il semaforo disposto al rosso; può capitare, per distrazione, perché si ha il sole negli occhi, perché c'è la nebbia, di passare con il rosso.

Lo stesso potrebbe accadere se una persona circola contromano. Pensate al caso in cui, in un giorno di nebbia al Nord, una persona anziana si confonde, prende contromano una strada e provoca un incidente mortale con una macchina che arriva dall'altra parte, causando la morte di due persone; questa persona rischia diciotto anni di carcere. Oppure si pensi al caso di chi, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona. Ma allora, scusate, di cosa stiamo parlando?

Collegli senatori, chi ha un autista di queste norme può anche non interessarsi, perché c'è qualcuno che lo accompagna. Però, se venisse approvato questo disegno di legge, noi trasformeremmo ogni mattina decine di milioni di persone, quando si mettono alla guida, in potenziali assassini. Non solo, ma diamo anche questo messaggio: tu puoi essere una persona che non beve, che non si droga e che cerca in linea di massima di rispettare il codice, ma, se ti capita la sfortuna di un attimo di distrazione, più o meno scusabile, l'ordinamento ti punisce con il carcere. A cosa serve questo carcere?

Vorrei che i colleghi mi rispondessero. Una volta stabilito di punire chi si mette nella condizione di provocare incidenti, una volta stabilito che ci saranno i risarcimenti civili e che quindi i familiari della vittima saranno risarciti, tenere una persona in carcere fino a diciotto anni, perché non si è accorta che c'era il semaforo o perché ha fatto inversione di marcia o perché, per la nebbia, ha preso una strada nella direzione sbagliata, che funzione sociale svolge la carcerazione? Se qualcuno me lo spiega, potrei capire anche il senso di quello che la Camera ha combinato, eliminando la fattispecie di omicidio stradale che noi avevamo ben delineato e facendo una confusione tecnico-giuridica che è stata illustrata da tanti colleghi intervenuti, anche dal punto di vista del conflitto con la Costituzione e della confusione delle pene, che vengono distribuite – direi – quasi a casaccio, oppure di eclatanti fatti che bisognerebbe spiegare all'opinione pubblica: all'italiano viene ritirata la patente per vent'anni e all'extracomunitario, invece, per tre anni? Se fosse così sarebbe un'altra cosa che non sta né in cielo, né in terra.

Sottosegretario Ferri, non si capisce perché sulle norme penali il Governo debba mettere la fiducia. Io ho fatto il Ministro per i rapporti con il Parlamento per cinque anni, il Sottosegretario, il Capogruppo, il Vice Presidente della Camera e non ho mai visto che un Governo intervenisse così come fa oggi. Ho letto che autorevoli esponenti del Governo hanno detto che la norma è sbagliata, ma che intanto la approviamo e che, poi, la correggeremo. Ma su un fenomeno così grave come l'incidente stradale e sull'introduzione del reato di omicidio stradale credo che il Parlamento debba approvare una legge che funzioni almeno per i prossimi vent'anni; non – come troppi hanno detto – dobbiamo dare un segnale; cosa significa «dobbiamo dare un segnale» per legge? Un segnale è qualcosa di politico, non di parlamentare o di legislativo. Si dice: adesso l'approviamo così e poi

dopo la modifichiamo; ma vi sembra un atteggiamento serio da parte del legislatore?

Poi, se effettivamente da 8.000 incidenti mortali fossimo passati a 10.000, avrei potuto capire l'emergenza; fortunatamente da 8.000 siamo scesi a 3.000 e siamo in calo. Va benissimo, quindi, che, oltre alla prevenzione, vi siano anche norme penali più severe che colpiscono gli atteggiamenti più pericolosi alla guida; ma non bisogna sparare nel mucchio. Questa è una norma che spara nel mucchio e terrorizza chiunque si metta alla guida. Con che stato d'animo una persona si mette a guidare, sapendo che un incidente colposo, senza alcuna responsabilità o senza alcuna previsione che possa accadere, gli comporta di rovinarsi la vita? Pensate – mi rivolgo al Governo – all'incidente che coinvolge la madre di famiglia o il ragazzino, che magari, spaventato, scappa e si trova cinque anni in carcere; l'opinione pubblica sarebbe in grado di condividere questa norma? Credo assolutamente no.

Non sono uno che invita il Governo a porre la fiducia; inviterei piuttosto il Governo a rispettare il Parlamento. Come abbiamo fatto la volta precedente al Senato; con gli emendamenti c'è la possibilità di correggere queste incredibili anomalie cosicché, in qualche modo, il Parlamento darebbe un contributo al Governo e al Paese per risolvere il problema. Ma la fiducia posta su un argomento di questo tipo, lasciando oltretutto il Governo questa notte a riscrivere per l'ennesima volta una norma, scavalcando il Parlamento, mi sembra proprio una cosa inaccettabile. (*Applausi dal Gruppo CoR e del senatore Mazzoni*).

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

CARRARO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, i colleghi Caliendo e Palma hanno ben illustrato, con dovizia di particolari – e non ripeterò certamente le loro argomentazioni, che condivido – i motivi per i quali questa legge, che pure gli italiani chiedono, ha delle incongruenze tali da poter essere dichiarata incostituzionale una volta approvata.

Vorrei, però, fare alcuni brevissimi rilievi, il primo dei quali è il seguente. L'Italia è un Paese di civiltà giuridica avanzata e noi diciamo che non è la severità della pena a ridurre l'entità o la quantità dei reati. Quando accadono fatti drammatici, qualcuno invoca la pena di morte e giustamente diciamo che non è il modo per evitare queste aberrazioni.

Ebbene, io penso che, se è logico rivedere le sanzioni penali per renderle più adeguate ai tempi, la cosa più importante, signori rappresentanti del Governo, è fare un'opera di prevenzione. La legge probabilmente sarà approvata in via definitiva dalla Camera e la presenza del ministro Boschi ci dice che tra poco sarà posta la fiducia, però senza legge, signori rappresentanti del Governo, sarebbe sufficiente che il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'interno e il Ministero della difesa da cui dipendono i Carabinieri, dessero certe disposizioni. Siccome la gran parte degli incidenti stradali drammatici è determinata dalle condizioni di alcolismo o di droga,

forse se si facesse come avviene in molti Paesi occidentali la prova del palloncino o si sottoponessero le persone che devono guidare a controlli efficaci all'uscita di pub e discoteche, probabilmente la gente si abituerebbe a fare quello che accade più sovente che in Italia: se si esce e si vuole tornare con la macchina quello che deve guidare si deve astenersi dal bere.

Questa è l'operazione che farebbe veramente diminuire i reati, a prescindere dell'equità della legge.

Lo scopo del mio intervento è molto semplice: per favore, mentre si inaspriscono le pene, fate quello che il codice attuale già consente; fate un'opera di prevenzione. Io credo che nessuno rispetterebbe i limiti di velocità se non ci fosse la preoccupazione degli autovelox. Le maggiori spese per un maggior numero di controlli sarebbero molto ripagate e probabilmente le multe che si farebbero ai controllati produrrebbero un attivo.

Al di là della legge, che mi sembra nasca un po' male, dunque, cerchiamo di fare un'opera di prevenzione reale per cercare di ottenere l'unico risultato utile per il nostro Paese e, cioè, far diminuire il numero di incidenti stradali mortali.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Dal momento che il relatore non intende intervenire in sede di replica, ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

BOSCHI, *ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento*. Onorevoli senatori, a nome del Governo e autorizzata dal Consiglio dei ministri, pongo la questione di fiducia sull'approvazione dell'emendamento, che mi accingo a presentare, interamente sostitutivo del testo del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B. (*Applausi ironici della senatrice Bottici*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta e convoco immediatamente la Conferenza dei Capigruppo.

(*La seduta, sospesa alle ore 19,43, è ripresa alle ore 20,11*).

Sui lavori del Senato

Organizzazione della discussione della questione di fiducia

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha proceduto all'organizzazione dei lavori sulla questione di fiducia posta dal Governo sull'emendamento interamente sostitutivo del disegno di legge recante norme penali sull'omicidio stradale.

Per la discussione sulla fiducia, che avrà luogo nella seduta antimeridiana di domani, è stata ripartita un'ora e trenta minuti in base a specifiche richieste dei Gruppi. Le dichiarazioni di voto avranno luogo alle ore 11 circa. Seguirà la chiama.

Come già comunicato ai Gruppi parlamentari per le vie brevi, nella seduta di *question time* di domani, alle ore 16, il ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, onorevole Maria Anna Madia, risponderà a quesiti sui seguenti argomenti: riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche centrali e territoriali; riforma della disciplina del pubblico impiego e della dirigenza.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

PAGLINI (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, desidero oggi segnalare la situazione dello stabilimento Saeco di Gaggio Montano, nella media ed alta Valle del Reno, nell'Appennino tosco-emiliano, a Bologna, che da anni viene sistematicamente svuotata da opportunità lavorative.

In questo stabilimento oggi lavorano 558 persone e molte di loro sono coppie, marito e moglie, perché la vallata non offre più molto. Nel 2009 la multinazionale Royal Philips Electronics rilevava l'azienda al cento per cento. Allora si pensava che fosse cosa buona poter far parte di un colosso mondiale! Nulla di più sbagliato! Oggi la Philips annuncia che ci sono 243 esuberanti in Saeco: 243 teste da tagliare.

Dal 1981 la Saeco ha dato a questi laboriosi cittadini emiliani l'opportunità di poter costruire con grande orgoglio le prime macchine automatiche da caffè per la casa! Dall'ingegno di imprenditori italiani l'ennesima grande idea, prima al mondo, dalla quale poi si è sviluppato un mercato mondiale enorme che ha visto la Saeco protagonista, fino a detenere attualmente il 30 per cento del mercato europeo delle macchine elettroniche per il caffè.

Un'azienda conosciuta a livello mondiale. Chi non ricorda, per esempio, la Saeco nel ciclismo, quando il campione Cipollini tagliava vittorioso i traguardi! Questo è il nostro *made in Italy*! Quello del quale molti politici si riempiono la bocca, salvo poi svenderlo a multinazionali che arrivano, scippano il marchio e poi vanno a delocalizzare altrove, magari in Romania come fa ora Philips con Saeco, a costi del lavoro e regole di tutela sempre più al ribasso!

La proprietà lamenta il calo del mercato, ma, badate bene, il mercato in questione non sta annaspando, dal momento che in Romania la produzione continua ad aumentare fino a produrre 400.000 macchine all'anno, e anche di fascia alta, contrariamente a quanto era negli accordi iniziali. In Italia, invece, si taglia tutto, compresa l'assistenza tecnica indispensabile per il settore. La volontà di licenziare sarebbe quindi determinata, ancora una volta, da mere valutazioni di profitto, effetto collaterale di una globalizzazione senza regole, che vede le persone non come esseri umani ma come numeri da sfruttare sempre più all'osso.

Signor Presidente, ieri, giorno dell'Immacolata, ero con loro, al loro presidio, per poter con mano toccare la loro disperazione, e farmi carico di riportare in quest'Assemblea la stessa disperazione. Signor Presidente, i lavoratori Saeco mi hanno chiesto di portar oggi qua la loro voce: vogliono continuare a lavorare! Chiedono se da queste aule si comprende la guerra che si scatena: poveri contro poveri, dove anche tra di loro rischiano di guardarsi in cagnesco, chiedendosi come fare per restare dalla parte dei miracolati, occupativamente parlando. Mi chiedono se questo Stato lo capisce tutto questo, e cosa intende fare il Governo per salvaguardare la loro dignità.

Venerdì al Ministero dello sviluppo economico si terrà un primo tavolo negoziale. In rete è stata lanciata anche una petizione da portare al Presidente del Consiglio, che in soli cinque giorni ha ottenuto quasi 11.000 firme. Come Stato abbiamo il dovere di farci carico di tutti questi nostri concittadini! Come Movimento 5 Stelle ci siamo attivati subito, sia alla Camera che a livello locale, attraverso i nostri consiglieri di zona e regionali. Io stessa sto depositando un'interrogazione ai Ministeri di competenza.

Signor Presidente, finisco col dire che già da ora i lavoratori Saeco invitano il ministro Poletti e il Presidente del Consiglio a Gaggio Montano, magari per offrire loro un caffè *made in Italy*, sperando che nel frattempo non diventi un caffè rumeno! Li aspettiamo. E concludo con il loro urlo di battaglia: la Saeco non si tocca! (*Applausi dal Gruppo M5S*).

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 giovedì 10 dicembre 2015

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

ALLE ORE 9,30

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto

2000, n. 274 (859-1357-1378-1484-1553-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, recante misure urgenti per interventi nel territorio (2145) (*Relazione orale*)

2. Deputato MOLEA ed altri. – Disposizioni per favorire l'integrazione sociale dei minori stranieri residenti in Italia mediante l'ammissione nelle società sportive appartenenti alle federazioni nazionali, alle discipline associate o agli enti di promozione sportiva (1871) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

3. RANUCCI e PUGLISI. – Modifiche al decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, in materia di limiti al rinnovo dei mandati degli organi del Comitato olimpico nazionale italiano (CONI) e delle federazioni sportive nazionali (361)

ALLE ORE 16

Interrogazioni a risposta immediata ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento al Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione su:

- riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche centrali e territoriali;
- riforma della disciplina del pubblico impiego e della dirigenza

La seduta è tolta (*ore 20,18*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274 (859-1357-1378-1484-1553-B)

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

CALIENDO, BERNINI, CARDIELLO, MALAN, GIBIINO

Respinta

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge AS 859-B, recante «Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274»,

premessi che:

con riferimento all'articolo 1 del disegno di legge in titolo, si osserva innanzitutto che il disposto del nuovo articolo 589-ter del codice penale, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati, prevede che, nel caso di cui all'articolo 589-bis del codice penale (introdotto dal medesimo articolo 1), ove ricorra la circostanza aggravante della fuga del conducente, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a 5 anni;

la fuga del conducente dopo un incidente con danno alle persone è prevista attualmente dall'articolo 189 del Codice della strada (reclusione da 6 mesi a 3 anni e sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 1 a 3 anni). Rispetto a questa fattispecie, quindi, quella di cui all'articolo 589-ter - così come quella del successivo nuovo articolo 590-ter del codice penale rispetto alla nuova fattispecie di cui all'articolo 590-bis del codice penale (introdotta dall'articolo 2 del disegno di legge) - configurerebbe un'ipotesi di reato complesso ai sensi dell'articolo 84 del codice penale;

il citato nuovo articolo 589-bis del codice penale prevede la nuova fattispecie di omicidio colposo commesso con violazione delle norme

sulla disciplina della circolazione stradale, distinguendo nell'ambito di queste diverse ipotesi in relazione alla gravità delle medesime. Al primo - comma nell'ipotesi più generale - il minimo di pena previsto è pari a 2 anni di reclusione (con un massimo di 7 anni), il secondo e il terzo comma hanno ad oggetto le due ipotesi più gravi per le quali il minimo della pena è pari a 8 anni di reclusione (con un massimo di 12 anni), mentre il quarto e il quinto comma hanno ad oggetto due ipotesi di gravità intermedia per le quali il minimo di pena previsto è pari a 5 anni (con un massimo di 10 anni);

appare evidente lo squilibrio tra le sanzioni previste dal 5° comma del nuovo articolo 589-*bis* - che punisce con la reclusione da 5 a 10 anni l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti che abbiano attraversato intersezioni con il semaforo rosso, abbiano circolato contromano, che abbiano effettuato manovre di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, o che abbiano effettuato sorpassi azzardati -; le sanzioni previste dai commi 2° e 3° - che rispettivamente prevedono la reclusione da 8 a 12 anni per l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti un veicolo a motore in stato di grave ebbrezza alcolica superiore a 1,5 grammi per litro o di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero in stato di ebbrezza alcolica con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro e di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope laddove si tratti di specifiche categorie di conducenti (autotrasportatori o persone inferiori ai 21 anni) - e la sanzione di cui al 4° comma - che, salvo quanto disposto dal 3° comma, punisce con la reclusione da 5 a 10 anni l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti di un veicolo a motore: in stato di ebbrezza alcolica con tasso alcolemico superiore a 0,8, ma non superiore a 1,5 grammi per litro -, ciò creando fortissimi dubbi anche sull'applicabilità, con conseguente disparità di trattamento e violazione del principio di proporzionalità, più volte richiamato dalla Corte Costituzionale come diretta espressione del generale canone di ragionevolezza;

la configurazione dell'aggravante della fuga del conducente, nella parte in cui prevede un aggravamento minimo per cui la pena non può essere inferiore a 5 anni di reclusione, parrebbe di problematica compatibilità con il principio di ragionevolezza, in quanto - a parità di tutte le altre condizioni - il ricorrere dell'aggravante in questione implicherebbe il necessario aggravamento della pena nelle ipotesi di minore gravità, mentre non avrebbe tale effetto nelle ipotesi di maggiore gravità, un esito questo del quale non si rinviene la giustificazione. Più specificamente, la previsione in esame, nelle ipotesi di minore gravità previste dal nuovo articolo 589-*bis*, determina un aumento del minimo di pena superiore al doppio rispetto al minimo previsto per l'ipotesi base, mentre nelle ipotesi di gravità intermedia l'aggravante non determina nessun aumento e, infine, nelle ipotesi di maggiore gravità l'aggravante o non determina analogamente alcun effetto o, paradossalmente, potrebbe addirittura essere interpretata come un'attenuante (il suo ricorrere implicherebbe che la pena minima

non può essere inferiore a 5 anni, quando nelle ipotesi di cui al secondo e al terzo comma del nuovo articolo 589-*bis* il minimo di pena previsto è pari a 8 anni);

i predetti profili di incompatibilità con il principio di ragionevolezza si ripresentano - forse in modo ancor più significativo - nel raffronto fra la previsione di cui al nuovo articolo 590-*ter* del codice penale e quella del nuovo articolo 590-*bis* del medesimo codice, introdotti dall'articolo 2 del disegno di legge 589-B. Il disposto del nuovo articolo 590-*ter*, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati, prevede che nel caso di cui al nuovo articolo 590-*bis*, ove ricorra la circostanza aggravante della fuga del conducente, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a 3 anni;

il citato articolo 590-*bis* del codice penale prevede la nuova fattispecie di lesioni personali gravi e gravissime commesse con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, distinguendo, nell'ambito di questa, diverse ipotesi in relazione alla gravità delle medesime. Al primo comma - nell'ipotesi più generale - il minimo di pena previsto è pari a 3 mesi di reclusione e a 1 anno di reclusione rispettivamente per le lesioni gravi e gravissime (con un massimo rispettivamente di 1 anno e 3 anni), il secondo e il terzo comma hanno ad oggetto le due ipotesi più gravi per le quali il minimo di pena è pari a 3 anni di reclusione e a 4 anni di reclusione rispettivamente per le lesioni gravi e gravissime (con un massimo rispettivamente pari a 5 e 7 anni), mentre il quarto e il quinto comma hanno ad oggetto due ipotesi di gravità intermedia per le quali il minimo di pena previsto è pari rispettivamente a 1 anno e 6 mesi per le lesioni gravi e a 2 anni per le lesioni gravissime (con un massimo rispettivamente di 3 e 4 anni);

anche in questo caso - a parità di tutte le altre condizioni - il ricorrere dell'aggravante in questione nelle ipotesi di minore gravità, e cioè quelle di cui alla previsione più generale di cui al primo comma del nuovo articolo 590-*bis*, determina un aumento del minimo applicabile - che, nel caso delle lesioni gravi, è pari a 12 volte il minimo originario, mentre nel caso delle lesioni gravissime il minimo originario viene triplicato - mentre man mano che si passa alle ipotesi gradatamente più gravi, il ricorrere dell'aggravante ha un effetto incrementale e minore fino a non avere nessun effetto nelle ipotesi di maggiore gravità;

al riguardo giova sottolineare che i profili sopra evidenziati appaiono particolarmente rilevanti in riferimento ai casi in cui risulta incrementato il minimo edittale per le ipotesi di minore gravità allineando lo al minimo edittale di ipotesi di maggiore gravità. Ad esempio, il testo in esame impone che la pena della reclusione non scenda al di sotto di 3 anni nelle ipotesi di lesioni gravi commesse con violazione in generale delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, ove ricorra la circostanza aggravante della fuga del conducente. Nell'ipotesi di lesioni gravi cagionate in stato di ebbrezza - un'ipotesi considerata di maggiore gravità in tutto l'impianto del disegno di legge - ove ricorra la circostanza

aggravante della fuga del conducente, il minimo di pena applicabile risulterebbe identico, e cioè pari a 3 anni di reclusione;

la rilevanza dei profili richiamati deve altresì essere valutata anche alla luce dei precedenti costituzionali in materia. Si rammenta in proposito che la Corte Costituzionale si è pronunciata diverse volte in merito alla proporzionalità della sanzione rispetto ai contenuti delle fattispecie incriminatrici, sotto il duplice profilo della esistenza di una proporzione tra fatto commesso e sanzione e della uguaglianza di trattamento tra fattispecie simili. Fondamentale al riguardo è la sentenza n. 409 del 1989, secondo la quale «il principio di uguaglianza, di cui all'articolo 3, primo comma, della Costituzione, esige che la pena sia proporzionata al disvalore del fatto illecito commesso, in modo che il sistema sanzionatorio adempia, nel contempo, alla funzione di difesa sociale ed a quella di tutela delle posizioni individuali; ... le valutazioni all'uopo necessarie rientrano nell'ambito del potere discrezionale del legislatore, soltanto nei casi in cui non sia stato rispettato il limite della ragionevolezza» (nello stesso senso cfr. le sentenze nn. 343 e 422 del 1993);

tale sentenza è richiamata nella sentenza n. 341 del 1994 in cui il principio di proporzione tra offesa e sanzione è collegato anche al principio della finalità rieducativa della pena, sancito dall'articolo 27, terzo comma, della Costituzione. Nello stesso senso la sentenza n. 394 del 2006 ha rilevato come «gli apprezzamenti in ordine alla "meritevolezza" ed al "bisogno di pena" - dunque sull'opportunità del ricorso alla tutela penale e sui livelli ottimali della stessa, sono ... , per loro natura, tipicamente politici: con la conseguenza che un sindacato sul merito delle scelte legislative è possibile solo ove esse trasmodino nella manifesta irragionevolezza o nell'arbitrio ... , come avviene allorquando la sperequazione normativa tra fattispecie omogenee assuma aspetti e dimensioni tali da non potersi considerare sorretta da alcuna ragionevole giustificazione.». In particolare, va sottolineato che, sia nella sentenza n. 409 del 1989, sia nella sentenza n. 341 del 1994, la Corte Costituzionale dichiarò l'illegittimità costituzionale di previsioni sanzionatorie che contemplavano un minimo edittale eccessivo, mentre nella sentenza n. 26 del 1979 la declaratoria di illegittimità costituzionale di una previsione incriminatrice si fondò proprio sul rilievo che questa assoggettava al medesimo trattamento sanzionatorio, fattispecie che, sul piano ordinamentale, venivano considerate di norma come aventi diversa gravità e assoggettate conseguentemente ad un diverso trattamento sanzionatorio;

inoltre, l'esigenza di assicurare un nesso tra individualizzazione della pena in rapporto alle specifiche esigenze del caso concreto e i principi costituzionali di uguaglianza, di personalità della responsabilità penale e del finalismo rieducativo della pena - che non a caso è alla base della tendenziale illegittimità costituzionale delle cosiddette «pene fisse» (sul punto sentenza Corte Cost. n. 50 del 1980) - rinvia la propria ratio giustificatrice anche nella esigenza di assicurare un'adeguata corrispondenza della sanzione al fatto illecito, che non può realizzarsi «se non mediante la concreta valutazione del singolo caso, e con quella determinazione della

pena che, volta per volta, con regolata discrezionalità, ne viene fatta dal giudice» (Corte cost., sent. N. 25 del 1967);

un ulteriore profilo problematico è quello relativo al settimo comma del nuovo articolo 589-*bis* del codice penale - così come introdotto dall'articolo 1 del disegno di legge - il quale prevede una specifica diminuzione di pena (fino alla metà) nelle ipotesi in cui l'evento sia conseguenza anche di una condotta colposa della vittima», mentre nel testo approvato dal Senato tale diminuzione era configurabile qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole». La formulazione introdotta alla Camera suscita perplessità, in quanto esclude dal perimetro applicativo della fattispecie in oggetto sia le ipotesi in cui l'evento, pur non essendo totalmente imputabile al danneggiante, sia cagionato da concause imputabili a condotte dolose o colpose di terzi, senza che di tali esclusioni sia rinvenibile alcuna giustificazione. Le medesime perplessità vanno quindi espresse all'analoga formulazione relativa alla diminuzione di pena nelle ipotesi di lesioni personali stradali gravi o gravissime di cui all'articolo 590-*bis*, settimo comma, del codice penale, così come introdotto dall'articolo 3 del disegno di legge;

nell'ambito delle modifiche di coordinamento del codice di rito previste dall'articolo 5, comma 1, lettera *a*) del disegno di legge, viene introdotta un'ulteriore ipotesi di arresto obbligatorio in flagranza *ex* articolo 380, comma 2, lettera *m-quater*), del codice di procedura penale esclusivamente con riferimento all'ipotesi di omicidio colposo stradale di cui all'articolo 589-*bis*, secondo comma, del codice penale (guida in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro od alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope - ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera *e*), e 187 del codice della strada). A tale riguardo non si ravvisa la *ratio* di una siffatta limitazione e della conseguente esclusione dall'ambito di applicazione del citato articolo 380, comma 2, lettera *m-quater*) della fattispecie di cui al terzo comma del nuovo articolo 589-*bis* del codice penale - così come introdotto dall'articolo 1 del disegno di legge - (omicidio stradale colpo so conseguente a guida in stato di ebbrezza alcolica con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro da parte di specifiche categorie di conducenti) tenuto conto che si tratta di fattispecie per le quali è prevista la medesima sanzione penale (reclusione da otto a dodici anni);

l'articolo 6, comma 1, del disegno di legge n. 859-B, pur mantenendo tendenzialmente l'impianto complessivo del disegno di legge, così come approvato dal Senato, trasferisce dal codice penale al Codice della strada - le previsioni in materia di revoca della patente - introdotte in prima lettura - in conseguenza dell'accertamento dei reati di omicidio stradale colposo e di lesioni stradali colpose gravi e gravissime, qualificando le come - sanzioni amministrative accessorie e non più come pene accessorie, come invece disposto nel testo approvato in prima lettura dal Senato. Tale intervento implica la necessità di un coordinamento con le previsioni - di cui agli articoli 135, comma 6, e 136-*ter*, comma 2, del co-

dice della strada - che non sono state modificate - che prevedono una revoca di durata ben più bassa (fino al massimo a 3 anni) nelle ipotesi di violazione commessa da un titolare di patente di guida, rilasciata rispettivamente da uno Stato non appartenente all'Unione europea (a allo Spazio economico europeo) ovvero da uno Stato dell'Unione Europea (o dello Spazio economico europeo) dalla quale derivi, ai sensi del Codice della strada, la suddetta sanzione amministrativa accessoria;

tenuto conto della natura speciale di tali previsioni, come anche desumibile dall'articolo 135, comma 4, del medesimo Codice della strada - secondo cui i conducenti muniti di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'UE sono tenuti all'osservanza tutte le disposizioni e le norme di comportamento stabilite nel Codice della strada e ad essi si applicano le medesime sanzioni previste per i titolari di patente italiana, fatto salvo quanto previsto dai commi 5 e 6 - non si vede come nelle ipotesi di revoca, della patente previste dal codice della strada possano applicarsi, con riferimento ai cittadini stranieri, le ben più elevate sanzioni (che nelle ipotesi più gravi possono arrivare trent'anni) di cui al comma 3-*bis* dell'articolo 222 del codice della strada, così come modificato dall'articolo 6, comma 1, lettera *a*), n. 2) del disegno di legge. In altre parole, in assenza di un intervento di coordinamento che renda chiaramente applicabili le nuove previsioni sulla revoca della patente anche ai titolari di patente di guida rilasciate in territorio straniero che si siano resi responsabili dei delitti di omicidio stradale e di lesioni stradali introdotti dal disegno di legge n. 859-B, si pone seriamente il rischio di determinare una evidente e grave disparità di trattamento rispetto ai titolari di patente di guida rilasciata in Italia;

all'articolo 222, comma 3-*bis*, del codice della strada così come introdotto dall'articolo 6, comma 1, lettera *a*), numero 2, del disegno di legge n. 859-B - appare appare non del tutto congruo che la revoca per un medesimo periodo di quindici anni sia stabilita per reati per i quali sono previste sanzioni diverse (come quelle di omicidio stradale colposo di cui all'articolo 589-*bis*, secondo e terzo comma del codice penale da una parte - puniti con una pena da 8 a 12 anni - e quarto comma, dall'altra, nelle quali la pena detentiva va da 5 a 10 anni), mentre per reati per i quali sono previste le medesime sanzioni, la durata della revoca a diversa, come nell'ipotesi di cui al successivo quinto comma (violazione del limite di velocità, attraverso di semaforo rosso, etc...), in cui, pur essendo prevista la medesima pena prevista al quarto comma (reclusione da 5 a 10 anni) la durata della revoca è pari a 10 anni, invece di 15;

all'articolo 6, comma 1, lettera *c*), numero 2) - recante modifiche all'articolo 223, comma 2, del codice della strada in materia di ritiro della patente di guida in conseguenza di ipotesi di reato non appare chiaro per quale motivo non venga fatto rinvio anche all'articolo 589-*bis*, primo comma, del codice penale. In assenza di un siffatto rinvio, infatti, le previsioni sulla sospensione provvisoria della patente risultano più severe nell'ipotesi della lesione stradale colposa di cui m'articolo 590-*bis*, primo comma (per la quale è previsto innalzamento del termine massimo di so-

sospensione provvisoria della patente di guida fino a 5 anni, prorogabile fino ad un massimo di 10 anni in caso di sentenza di condanna non definitiva) rispetto all'ipotesi di omicidio stradale colposo ex articolo 589*bis*, primo comma del codice penale (per il quale si dovrebbe invece continuare ad applicare la sospensione provvisoria fino ad un massimo di 3 anni di cui all'articolo 223, comma 2, terzo periodo, attualmente vigente);

si segnala, infine, che l'articolo 222 del codice della strada - così modificato dall'articolo 6, comma 1, lettera *a*), del disegno di legge - sembra ora prevedere come pena accessoria sia la sospensione sia la revoca della patente, con un'evidente contraddizione. Nel coordinamento normativo operato dalla Camera con l'articolo 6 del disegno di legge in esame infatti, non sono stati modificati anche il secondo e il terzo periodo del citato articolo 222, comma 2, che prevedono la sospensione della patente, rispettivamente per le lesioni personali colpo se gravi o gravissime (fino a 2 anni) e per l'omicidio colposo (fino a 4 anni), ossia le stesse fatti specie previste dai nuovi articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale per le quali le modifiche apportate al quarto periodo dello stesso comma 2 dell'articolo 222 dispongono invece la revoca della patente;

appare pertanto necessario un intervento di coordinamento anche sul secondo e sul terzo periodo dell'articolo 222, comma 2, del codice della strada, onde evitare il rischio di problemi interpretativi e applicativi delle norme in questione;

nella seduta del 24 novembre U.S., la Commissione Affari costituzionali, in sede consultiva, ha approvato un parere non ostativo con osservazioni, evidenziando: 1) la necessità di verificare se le nuove fatti specie di reato, introdotte con il disegno di legge, siano rispondenti al canone della ragionevolezza, il quale, soprattutto in materia penale, presuppone - come riconosciuto dalla Corte costituzionale - che l'uso della discrezionalità legislativa soddisfi il principio di proporzionalità tra illecito e sanzione. Al riguardo, la Commissione ha manifestato l'opportunità di valutare l'entità della pena inflitta nelle ipotesi di omicidio stradale e di lesioni personali stradali anche in relazione ai limiti minimi edittali previsti per altri casi di omicidio colposo, quali, ad esempio, l'omicidio commesso con violazione della disciplina degli infortuni sul lavoro o quello commesso per colpa medica grave; 2) la necessità di verificare, sia in riferimento al reato di omicidio stradale sia in riferimento al reato di lesioni personali stradali, se il diverso regime sanzionatorio previsto in relazione alle differenti condotte, tipizzate all'interno di entrambe le fattispecie, sia congruo rispetto al canone della ragionevolezza e al principio di proporzionalità tra illecito e sanzione; e segnalando che: 3) in ordine all'aggravante della fuga del conducente, prevista sia per la fattispecie di omicidio stradale sia per quella di lesioni personali stradali, la norma, in entrambi i casi, presenta profili di incongruità, che potrebbero emergere soprattutto in sede applicativa. Infatti, in caso di fuga, è previsto un aumento della pena da un terzo a due terzi, ma contestualmente è imposto un minimo edittale superiore di oltre il doppio rispetto al minimo previsto per il reato commesso senza aggravante. Si determinerebbe quindi, nella ipotesi di minore

gravità, l'effetto paradossale di un aumento di pena abnorme e comunque proporzionalmente maggiore rispetto alle ipotesi più gravi; tale parere è stato approvato all'unanimità,

delibera di non procedere all'esame del disegno di legge n. 859-B.

*Allegato B***Integrazione all'intervento del senatore Scilipoti Isgrò nella discussione generale del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B**

Il monitoraggio e l'attenta analisi dei numeri (che descrivono le dimensioni del fenomeno e i suoi riflessi sul contenzioso giudiziario) saranno gli elementi fondamentali per verificare l'efficacia di questo provvedimento; per capire se sarà servito a dare una risposta a quella richiesta di giustizia che i nostri cittadini invocano quando si verificano questi tristi episodi.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bubbico, Casini, Cassano, Cattaneo, Chiti, Ciampi, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Donno, Fattori, Longo Fausto Guilherme, Marino Mauro Maria, Minniti, Monti, Nencini, Olivero, Pepe, Piano, Pizzetti, Puglia, Puglisi, Rubbia, Sacconi, Sciascia, Serafini, Serra, Sposetti, Stucchi, Turano, Valentini e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Mauro Mario Walter e Palermo, per attività della 1ª Commissione permanente; Caleo, Marinello e Piccoli, per attività della 13ª Commissione permanente; Casson, Crimi, Esposito Giuseppe e Marton, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Fazzone, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Battista, Migliavacca, Scilipoti Isgrò, Uras e Volpi, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO; Montevecchi, per attività dell'Unione interparlamentare; Orellana e Scoma, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'InCE.

Commissione parlamentare per l'infanzia e l'adolescenza, variazioni nella composizione

La Presidente della Camera dei deputati, in data 3 dicembre 2015, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per l'infanzia e l'adolescenza il deputato Maurizio Barandello in sostituzione della deputata Irene Tinagli, dimissionaria.

Procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, trasmissione di decreti di archiviazione

Con lettera in data 2 dicembre 2015, il Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma ha comunicato, ai sensi dell'articolo 8, comma 4, della legge costituzionale 16 gennaio 1989, n. 1, che il Collegio per i procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, costituito presso il suddetto tribunale, ha disposto, con decreto in data 24 novembre 2015, l'archiviazione degli atti relativi ad ipotesi di responsabilità nei confronti del dottor Matteo Renzi, nella sua qualità di Presidente del Consiglio dei ministri.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatore Mucchetti Massimo

Forma di previdenza complementare: IntegraINPS (2154)

(presentato in data 02/12/2015);

senatore Mauro Giovanni

Modifiche all'articolo 52 del Codice Penale, disposizioni per assicurare la certezza della pena e misure di solidarietà in favore delle vittime della criminalità (2155)

(presentato in data 02/12/2015);

senatori Bencini Alessandra, Romani Maurizio

Introduzione del principio della separazione tra le banche commerciali e le banche d'affari (2156)

(presentato in data 02/12/2015);

Ministro ambiente

Ministro sviluppo economico

Presidente del Consiglio dei ministri

(Governo Renzi-I)

Conversione in legge del decreto-legge 4 dicembre 2015, n. 191, recante disposizioni urgenti per la cessione a terzi dei complessi aziendali del Gruppo ILVA (2157)

(presentato in data 04/12/2015);

Ministro aff. esteri e coop.

(Governo Renzi-I)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica gabonese per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, fatta a Libreville il 28 giugno 1999 (2158)

(presentato in data 09/12/2015).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Padua Venera ed altri

Modifica all'articolo 6 del testo unico di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, in materia di eccezioni all'obbligo di esibizione dei documenti inerenti al soggiorno (2104)

previ pareri delle Commissioni 2ª (Giustizia), 3ª (Affari esteri, emigrazione), 5ª (Bilancio), 14ª (Politiche dell'Unione europea)

(assegnato in data 09/12/2015);

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Quagliariello Gaetano

Modifiche all'articolo 83 della Costituzione in materia di elezione del Presidente della Repubblica, all'articolo 97 della Costituzione in materia di Autorità indipendenti e all'articolo 5 della legge costituzionale n. 1 del

2012 per l'istituzione di una Commissione parlamentare per il controllo sulla finanza pubblica (2115)
previ pareri delle Commissioni 5ª (Bilancio), 14ª (Politiche dell'Unione europea)
(assegnato in data 09/12/2015);

1ª Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Quagliariello Gaetano
Modifiche agli articoli 88 e 92 della Costituzione (2116)
(assegnato in data 09/12/2015);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Ricchiuti Lucrezia
Modifica dell'articolo 85 del codice di cui al decreto legislativo 6 settembre 2001, n. 159, in materia di certificazione antimafia (2091)
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 10ª (Industria, commercio, turismo)
(assegnato in data 09/12/2015);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Bottici Laura ed altri
Istituzione di una Commissione d'inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità «Il Forteto» (2093)
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 11ª (Lavoro, previdenza sociale)
(assegnato in data 09/12/2015);

2ª Commissione permanente Giustizia

Sen. Pagliari Giorgio
Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di punizioni corporali verso i minori (2122)
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali)
(assegnato in data 09/12/2015);

9ª Commissione permanente Agricoltura e produzione agroalimentare

Dep. Lupo Loredana ed altri
Disposizioni per la promozione della coltivazione e della filiera agroindustriale della canapa (2144)
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 10ª (Industria, commercio, turismo), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali
C.1373 approvato in testo unificato da 13ª Agricoltura (TU con C.1797, C.1859, C.2987);
(assegnato in data 09/12/2015);

10^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo

Sen. Verducci Francesco ed altri

Disposizioni per favorire l'internazionalizzazione delle micro e piccole imprese artigiane (1786)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro), 11^a (Lavoro, previdenza sociale), 14^a (Politiche dell'Unione europea)

(assegnato in data 09/12/2015);

10^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo

Regione Lombardia

Disposizioni per il contrasto delle false cooperative (2130)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro), 11^a (Lavoro, previdenza sociale), 14^a (Politiche dell'Unione europea)

(assegnato in data 09/12/2015);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Guerra Maria Cecilia ed altri

Disposizioni in favore dei soggetti incontinenti e stomizzati (2101)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 11^a (Lavoro, previdenza sociale), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 09/12/2015).

Disegni di legge, ritiro

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data odierna, ha ritirato il disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 4 dicembre 2015, n. 191, recante disposizioni urgenti per la cessione a terzi dei complessi aziendali del Gruppo ILVA» (2157), presentato al Senato il 4 dicembre 2015, ai fini della sua ripresentazione alla Camera dei deputati.

Inchieste parlamentari, annuncio di presentazione di proposte

In data 3 dicembre 2015 è stata presentata la seguente proposta d'inchiesta parlamentare d'iniziativa dei senatori Bertorotta, Airola, Blundo, Bottici, Buccarella, Bulgarelli, Cappelletti, Castaldi, Catalfo, Cioffi, Cotti, Crimi, Donno, Endrizzi, Gaetti, Giroto, Lucidi, Mangili, Marton, Montevicchi, Moronese, Morra, Nugnes, Paglini, Petrocelli, Puglia, Santangelo, Scibona, Serra e Taverna. – «Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui costi degli enti costituiti o partecipati nonché delle società partecipate o controllate dallo Stato, dalle regioni, dalle province e dai comuni» (Doc. XXII, n. 27).

Governo, trasmissione di atti

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettere in data 19 e 25 novembre 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 8-*ter* del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1998, n. 76, come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 2002, n. 250, tre decreti concernenti:

l'autorizzazione all'utilizzo delle economie di spesa sul contributo assegnato con la ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF, per l'anno 2010, per lavori di restauro del Chiostrino dell'Abbazia della SS. Trinità di Cava de'Tirreni. Il predetto documento è stato trasmesso, per opportuna conoscenza, alla 5ª e alla 7ª Commissione permanente, competenti per materia (Atto n. 655);

l'autorizzazione all'utilizzo delle economie di spesa sul contributo assegnato con la ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF, per l'anno 2010, per ulteriori lavori per il recupero strutturale e funzionale della torre medioevale del complesso del castello di Subbiano (AR). Il predetto documento è stato trasmesso, per opportuna conoscenza, alla 5ª e alla 7ª Commissione permanente, competenti per materia (Atto n. 656);

l'autorizzazione all'utilizzo delle economie di spesa sul contributo assegnato con la ripartizione della quota dell'otto per mille dell'IRPEF, per l'anno 2010, per messa in sicurezza, restauro e valorizzazione dell'Eremo di Colle San Marco (Ascoli Piceno). Il predetto documento è stato trasmesso, per opportuna conoscenza, alla 5ª e alla 13ª Commissione permanente, competenti per materia (Atto n. 658).

Il Ministro della salute, con lettera in data 2 dicembre 2015, ha inviato, ai sensi dell'articolo 7, comma 1-*ter*, del decreto-legge 20 settembre 1995, n. 390, convertito dalla legge 20 novembre 1995, n. 490, la relazione sulla gestione finanziaria dell'Associazione italiana della Croce rossa (C.R.I.), relativa all'anno 2014.

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 12ª Commissione permanente (Atto n. 657).

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 1º dicembre 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'Unione italiana delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (UNIONCAMERE), per l'esercizio 2013. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 10ª Commissione permanente (*Doc. XV, n. 337*);

della Fondazione Istituto nazionale del dramma antico (INDA), per l'esercizio 2014. Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 7ª Commissione permanente (*Doc. XV, n. 338*).

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

Il Presidente della Corte dei conti – Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, con lettera in data 19 novembre 2015, ha inviato la deliberazione n. 11/2015/G – Relazione concernente «La gestione dei contratti pubblici segreti anno 2014».

La predetta deliberazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª e alla 8ª Commissione permanente (Atto n. 654).

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

La senatrice Fasiolo e il senatore Lo Giudice hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02384 del senatore Fravezzi ed altri.

Il senatore Guerrieri Paleotti ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02417 della senatrice Orrù ed altri.

Il senatore Ceroni ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-02265 della senatrice Fucksia ed altri.

La senatrice Moronese ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-04921 della senatrice Donno ed altri.

I senatori Catalfo, Mangili e Puglia hanno aggiunto la propria firma all'interrogazione 4-04926 della senatrice Bertorotta ed altri.

Interrogazioni

MORGONI, FABBRI, AMATI, VERDUCCI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

il 25 ottobre 2014 alcune unità del personale dei Vigili del fuoco di Macerata sono intervenute per estinguere un incendio di un capannone industriale con coperture in *eternit*;

le conseguenti analisi e visite mediche, volte a verificare l'eventuale esposizione all'amianto da parte del personale, hanno permesso di

accertare che dei 6 vigili del fuoco intervenuti nell'occasione, 4 sono risultati positivi all'inalazione e quindi all'esposizione alle fibre di amianto;

il dubbio dei medici è che il dato riscontrato da sovraesposizione non sia ricollegabile all'ultimo intervento, ma che possa derivare anche da precedenti operazioni di soccorso, ovvero che, già in passato, gli stessi siano stati esposti ad altre contaminazioni nello svolgimento di diversi e precedenti interventi, tenuto anche conto del lungo periodo di incubazione (ventennale);

i sindacati CGIL CISL e UIL hanno richiesto al comando provinciale di Macerata di effettuare un ulteriore *screening* sul personale, che non intervenne nell'operazione di soccorso citata, al fine di poter acquisire un metro di paragone con il restante personale. Inoltre, la direzione regionale dei Vigili del fuoco delle Marche ha altresì chiesto al Ministero dell'interno, in data 18 settembre 2015, di autorizzare il suddetto *screening* diagnostico per almeno il dieci per cento del personale del comando di Macerata;

considerato che:

la legge 27 marzo 1992, n. 257, ha riconosciuto, anche sul piano normativo, la pericolosità dell'amianto, dettando norme per la cessazione dell'impiego dell'amianto e per il suo smaltimento controllato, nonché per la realizzazione di misure di decontaminazione e di bonifica delle aree interessate dall'inquinamento da amianto;

la medesima legge ha inoltre previsto la tutela sanitaria e previdenziale dei lavoratori ex esposti all'amianto, nonché misure per il risarcimento degli stessi e per il riconoscimento della qualifica di malattia professionale e del conseguente danno biologico;

l'articolo 47 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, e successive modificazioni, ha esteso i benefici previdenziali ai lavoratori esposti all'amianto in attività non soggette all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni e le malattie professionali;

considerato inoltre che:

l'art. 38, secondo comma, della Costituzione prevede che «I lavoratori hanno diritto che siano preveduti ed assicurati mezzi adeguati alle loro esigenze di vita in caso di infortunio, malattia, invalidità e vecchiaia, disoccupazione involontaria»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno verificare le cause di tale sovraesposizione all'amianto e quindi far disporre lo *screening* diagnostico sul personale del Comando dei Vigili del fuoco di Macerata;

se non intenda verificare che i presidi (DPI), ad oggi utilizzati dai Vigili del fuoco durante lo svolgimento delle loro funzioni, siano atti a tutelare gli stessi in caso di incendi di materiali tossici;

se non intenda sottoporre ad adeguate verifiche i luoghi di lavoro del personale, al fine di accertare se sussistano, o siano esistite, concause negli stessi ambienti di lavoro del comando dei Vigili del fuoco di Macerata.

(3-02422)

BOCCHINO, CAMPANELLA, URAS, MINEO, BENCINI, BIGNAMI, VACCIANO, MOLINARI, MASTRANGELI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

con nota ministeriale n. 2966 del 1° settembre 2015, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca comunica che sul portale SIDI è attiva una nuova area «gestione giuridica e retributiva contratti scuola» la cui precipua funzione è di assistere le scuole nello svolgimento dei procedimenti amministrativi e contabili per l'instaurazione, la trattazione giuridica ed il pagamento dei rapporti di lavoro del personale scolastico supplente breve e degli incaricati per l'insegnamento della religione cattolica;

il nuovo sistema introdotto avrebbe dovuto snellire e velocizzare l'iter procedurale attraverso il quale vengono retribuiti i supplenti ed invece si è rilevato molto farraginoso ed obsoleto con grande dispendio di tempo e di energie delle segreterie scolastiche, attualmente molto carenti di personale, sia per la riduzione di organici che per il divieto di nominare supplenti;

tenuto conto che:

il 22 ottobre si è tenuto un tavolo tecnico alla presenza anche dei sindacati, al fine di affrontare e risolvere le molteplici difficoltà emerse con l'indicazione del 13 novembre come data entro la quale sarebbero state erogate le retribuzioni;

ad oggi, a causa delle difficoltà amministrative, i supplenti non hanno ricevuto alcuna retribuzione per i mesi di settembre, ottobre e novembre 2015 e, se a ciò si aggiungono i ritardi per il pagamento della NASPI e delle ferie non fruita, ormai ridotte a pochi spiccioli, ben si comprende lo stato di estrema difficoltà in cui versano migliaia di docenti e le loro famiglie;

l'incertezza delle retribuzioni scaturente dai questi malfunzionamenti del sistema non solo lede un diritto del lavoratore, ma, trattandosi della pubblica amministrazione, mina alle fondamenta la fiducia nello Stato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato e quali provvedimenti, urgenti ed indifferibili, intenda adottare al fine di risolvere definitivamente il problema, fornendo una concreta risposta ai lavoratori precari della scuola.

(3-02425)

MORONESE, NUGNES, PUGLIA, TAVERNA, BERTOROTTA, MONTEVECCHI, CAPPELLETTI, MORRA, DONNO, CASTALDI, BUCCARELLA, SERRA, PAGLINI, SANTANGELO, BOTTICI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

la Iavazzi ambiente, società consortile a responsabilità limitata (Scarl), ha ricevuto il finanziamento tramite il «Bando POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013 (Biomasse)» ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto del Ministero dello sviluppo economico 13 dicembre 2011, per le agevolazioni in favore dei programmi di investimento riguardanti interventi di attivazione, rafforzamento e sostegno di filiere delle biomasse che integrino obiettivi energetici di salvaguardia dell'ambiente e sviluppo del territorio attraverso il riutilizzo e la valorizzazione delle biomasse;

dal decreto direttoriale 22 marzo 2013, che approva la graduatoria dei programmi ammissibili alle agevolazioni in favore dei programmi di investimento, si evince infatti che alla Iavazzi ambiente sono state riconosciute agevolazioni per un importo che ammonta a 17,200 milioni di euro;

l'articolo 6, comma 8, del bando prevede che «I programmi devono essere realizzati nei tempi, non superiori a 24 mesi, indicati nel provvedimento di concessione delle agevolazioni e comunque entro il 31 marzo 2015. Il termine per l'ultimazione decorre dalla data del provvedimento di concessione di cui all'articolo 13, comma 3. Su richiesta motivata dell'impresa beneficiaria, il Soggetto gestore, previa autorizzazione del Ministero, può disporre una proroga, non superiore a 6 mesi, del termine di ultimazione del programma, che comunque non potrà essere successivo al 30 giugno 2015»;

con provvedimento n. 45683 del 13 agosto 2015 è stata emessa un'informazione interdittiva antimafia nei confronti della società Iavazzi ambiente in considerazione di situazioni relative a tentativi di infiltrazioni mafiose previste dal decreto legislativo n. 159 del 2011, e successive modifiche ed integrazioni;

considerato che, per quanto risulta agli interroganti:

con richiesta (acquisita al prot. reg. n. 151985) del 4 marzo 2014 la Iavazzi ambiente Scarl ha trasmesso istanza di valutazione di impatto ambientale (VIA) alla Regione Campania ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni, relativa al progetto «Impianto a biogas mediante processo di digestione anaerobica di F.O.R.S.U. di potenza circa 2 Mwe Fg. 20 p.lle 5099 e 5101» da realizzare in zona industriale ASI Volturno nord nel comune di Calvi Risorta (Caserta);

la società ha presentato il progetto il 7 aprile 2014 presso gli uffici del Dipartimento della programmazione dello sviluppo economico e delle attività produttive della Regione Campania per la creazione di una centrale a biomasse Calvi Risorta;

nonostante sia stata presentata formalmente da parte del Comitato per l'agro caleno una richiesta di rinvio della conferenza dei servizi, per-

ché nella convocazione non erano presenti i Comuni confinanti con Calvi Risorta, il Dipartimento nell'ambito dell'*iter* amministrativo per il rilascio dell'autorizzazione unica per la costruzione dell'impianto, ai sensi del decreto legislativo n. 387 del 2003, art. 12, avrebbe convocato una conferenza dei servizi per il giorno 6 maggio 2014;

tra i pareri acquisiti nel corso della conferenza ci sarebbero quelli dell'ARPAC (Agenzia regionale dell'Ambiente della Campania) e della ASL. In particolare, dal parere tecnico-amministrativo dell'ARPAC del 5 maggio 2014, si evidenziano alcune criticità: 1) l'impianto proposto coprirebbe da solo una potenzialità di 60.000 tonnellate annue, pari ad oltre la metà del fabbisogno provinciale, in palese contrasto con il piano regionale per la gestione dei rifiuti urbani, tenendo conto anche degli interventi pubblici già programmati e in fase di elaborazione; 3) dal progetto nulla viene detto circa la provenienza della F.O.R.S.U. (frazione organica del rifiuto solido urbano) da trattare presso il digestore, né del suo trasporto né del suo stoccaggio; 4) non risultano specificate le tipologie di rifiuto che si produrranno; 5) manca un piano di monitoraggio e controllo;

sul documento dell'ARPAC si legge «Alla luce di tutte le considerazioni sopra citate il Nucleo Tecnico di Valutazione ritiene di non avere al momento gli elementi necessari per la compiuta espressione del proprio parere, ferme restando le problematiche evidenziate che potrebbero costituire motivi ostativi alla realizzazione del progetto stesso»;

il parere della ASL CE2, Dipartimento di prevenzione del distretto n. 22 di Capua (Caserta) del 19 maggio evidenzia tra l'altro che: 1) i dati forniti dall'ARPAC, in riferimento agli anni 2009-2013, e relativi alle centraline di monitoraggio poste nei comuni di Pignataro maggiore e Sparanise, mostrano come ci sia una condizione di criticità negativa per l'atmosfera e la salute pubblica per i superamenti dei limiti al del Pm10 e dell'azoto; 2) la società Iavazzi ambiente nel progetto non ha implementato uno studio sulla ricaduta dei fumi; 3) la zona è interessata da significativi fenomeni di inversione termica;

in conclusione la ASL ha rilasciato il parere non favorevole, ritenendo che la messa in esercizio di un impianto a biomasse della portata richiesta potesse incrementare il livello di inquinamento dell'aria;

la conferenza dei servizi del 6 maggio 2014, iniziata regolarmente, sarebbe stata sospesa per due motivi: sia per dei rilievi fatti dal sindaco di Pignataro maggiore, sia perché la società Iavazzi ambiente non aveva ancora acquisito la determinazione del dirigente sulla VIA;

con decreto dirigenziale n. 59 del 26 giugno 2014, a firma dell'avvocato Simona Brancaccio della Direzione generale per l'ambiente e l'ecosistema della Regione, è stato decretato parere favorevole di compatibilità ambientale, su conforme parere della commissione VIA della Regione Campania, con prescrizioni;

tra le prescrizioni, in particolare, considerato che l'impianto proposto prevede il trattamento di 60.000 tonnellate annue di rifiuti organici mediante trattamento biologico e *post* compostaggio, la commissione ha ritenuto che tale attività rientri tra quelle soggette ad autorizzazione inte-

grata ambientale (AIA) ex decreto legislativo n. 152 del 2006 e che sia necessario che la società ottenga da parte del Comune di Calvi Risorta riscontro rispetto all'inquadramento dell'area nel piano regionale di bonifica della Campania, considerato che tale piano prevede che venga trasferita ai Comuni competenti l'effettuazione di verifiche in ordine alla necessità o meno di procedere all'esecuzione di indagini preliminari;

la società Iavazzi, in conformità con le prescrizioni, l'11 luglio 2014 ha presentato istanza per ottenere il rilascio dell'AIA;

dal verbale della conferenza dei servizi per il rilascio dell'AIA, nell'ambito del procedimento di autorizzazione unica ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 387 del 2003, del 12 giugno 2015 si evince che è stato presentato il rapporto tecnico istruttorio redatto dalla Seconda università di Napoli, come consulenza tecnica fornita alla Regione Campania;

il giudizio tecnico dell'università sulla documentazione presentata per il rilascio dell'AIA è negativo; a ciò si aggiunga che sono stati recepiti i pareri negativi espressi dai Comuni di Calvi Risorta, Sparanise e Pignataro maggiore, nonché della ASL CE2 come detto;

l'ARPAC intervenuta nella conferenza ha manifestato le perplessità già espresse nel parere del 5 maggio 2014 precisando, oltre alle carenze documentali riscontrate, che l'impianto verrebbe installato nelle vicinanze di abitazioni, a distanza tra 300 e 800 metri dall'impianto, in contrasto con le linee guida per gli impianti di compostaggio del commissario di Governo della Regione Campania, che prevedono la distanza di insediamenti abitativi nel raggio di 1.000 metri;

la Provincia di Caserta, nella stessa sede, ha rappresentato l'inopportunità relativamente alla localizzazione dell'insediamento e rispetto al dimensionamento l'incompatibilità dell'impianto;

parere non favorevole anche quello espresso dalla ASL CE ambito 04, distretto 22 UOPC di Capua, che ha inoltrato il parere già pronunciato il 19 maggio 2014;

attualmente l'iter amministrativo sarebbe sospeso, dopo che il 12 giugno 2015 la conferenza dei servizi per l'AIA ha ritenuto il progetto incompleto, invitando la società a trasmettere documentazione integrativa e rinviato al 15 gennaio 2016 per una successiva trattazione;

considerato inoltre che:

l'area su cui dovrebbe sorgere l'impianto in questione è l'ex Pozzi Ginori, area industriale dismessa che si trova tra Sparanise e Calvi Risorta, che risulterebbe già interessata ormai da decenni da una situazione di grave inquinamento ambientale; sul sito sono stati abbandonati scarti della produzione di solventi e vernici, ovunque ammassati senza precauzione alcuna, è elevata la presenza di amianto (più volte certificata) e negli anni numerosi altri sversamenti illeciti sono presumibilmente stati effettuati nel quadro di uno scarso controllo di una zona in cui, tra le altre cose, l'elevato traffico di mezzi di ogni genere rende ogni accertamento ancora più difficoltoso;

nei mesi scorsi l'area è stata interessata da controlli e scavi da parte del Corpo forestale dello Stato e dei Vigili del fuoco, predisposti dalla Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere;

dai primi scavi, risulta che sotto il terreno ci sarebbero rifiuti di ogni tipo. Lo stato di inquinamento è testimoniato dal ritrovamento di vari tipi di rifiuti, interrati fino a circa 8 metri di profondità, che le analisi dell'ARPAC di Caserta del 12 settembre 2015 hanno confermato essere rifiuti classificabili come «pericolosi e nocivi» e sono zinco, piombo, diossina, cromo VI, clorometano, ftalati;

a questa situazione di grave compromissione causata dalla presenza di rifiuti industriali e non, va aggiunta quella derivante dalla presenza, all'interno della ex Pozzi Ginori ed a poche centinaia di metri dal terreno prescelto per la costruzione dell'impianto, di una centrale termoelettrica da 800 megawatt (tale tipologia di impianti è considerata dalla normativa industria insalubre di prima classe, ovvero dannosa per la salute pubblica ex decreto ministeriale 5 settembre 1994, elenco di cui all'art. 216 del testo unico delle leggi sanitarie regio decreto n. 1265 del 1934);

inoltre, a pochi chilometri dal sito, insiste un'altra centrale a biomassa, in territorio di Pignataro maggiore, già completata e temporaneamente ferma a causa dell'intervento della magistratura motivato da un presunto giro di tangenti legato alla sua realizzazione;

considerato, altresì che, ad avviso degli interroganti:

la costruzione di questo ulteriore impianto a biomassa implicherebbe necessariamente il peggioramento della qualità dell'aria, andando altresì a contrastare la normativa europea sul «mantenimento o miglioramento della qualità dell'aria» (decreto legislativo n. 155 del 2010, di attuazione della direttiva 2008/50/CE), con il rischio di altre procedure di infrazione con multe gravemente onerose;

sul versante della produzione di energia, inoltre, la provincia di Caserta produce già oggi una quantità pari all'80 per cento del fabbisogno energetico regionale, come si evince dal piano energetico ambientale della Provincia, derivante per la maggior parte dalle 3 centrali termoelettriche presenti sul territorio (Sparanise, Teverola e Maddaloni), per cui sarebbe auspicabile che, ad inesistenti necessità energetiche, vengano anteposti i necessari e non più rinviabili interventi di tutela ambientale, di risanamento e di bonifica delle aree inquinate come la ex Pozzi Ginori;

l'insediamento verrebbe costruito a ridosso dell'importante area archeologica dell'Antica Cales, vittima negli anni di razzie ed abbandono, ma recentemente interessata da un importante processo di rivalorizzazione che la pone di nuovo al centro delle speranze della comunità locale, che vede in essa una prospettiva di miglioramento più profondo ed auspicabile;

considerato infine che:

con la sentenza del 4 marzo 2010 la Corte di giustizia dell'Unione europea ha constatato che l'Italia, non avendo adottato per la Regione Campania tutte le misure necessarie per assicurare che i rifiuti fossero recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare

pregiudizio all'ambiente e, in particolare, non avendo creato una rete adeguata ed integrata di impianti di smaltimento, era venuta meno agli obblighi incombenti in forza della direttiva 2006/12/CE;

«La Commissione riferisce che tra il 2010 e il 2011 sono stati segnalati più volte problemi di raccolta dei rifiuti in Campania, che si sono conclusi con l'accumulo per diversi giorni di tonnellate di rifiuti nelle strade di Napoli e di altre città della Campania. Inoltre, in detta regione si è accumulata una grande quantità di rifiuti storici (sei milioni di tonnellate di "ecoballe"), che deve ancora essere smaltita, il che richiedeva verosimilmente un periodo di circa quindici anni», come si legge sul comunicato stampa 86/15 della Corte;

L'Italia non ha correttamente eseguito la sentenza del 2010 e, con la sentenza del 16 luglio 2015 (causa C-653/13), è stata condannata, a causa dell'inesatta applicazione in Campania degli articoli 4 e 5 della direttiva 2006/12/CE relativa ai rifiuti, al pagamento di: a) una penalità di 120.000 euro per ciascun giorno di ritardo nell'attuazione della precedente sentenza del 2010, e tale cifra è calcolata moltiplicando un importo giornaliero di 40.000 euro per le tre categorie di impianti (discariche, termovalorizzatori e impianti di trattamento dei rifiuti organici) per cui si è rilevata l'inesatta applicazione della direttiva; b) una somma forfettaria di 20 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto;

quale sia lo stato dell'arte del programma di investimento della società Iavazzi ambiente, ammesso alle agevolazioni, in particolare, se il programma risulti realizzato, considerato che il bando prevedeva come termine ultimo il 30 giugno 2015, e se le agevolazioni siano state concesse;

se ritengano necessario rivalutare l'opportunità e la legittimità di concedere agevolazioni, nel rispetto della legislazione vigente, ad una società, la Iavazzi ambiente Scarl, alla luce dell'interdittiva antimafia intervenuta successivamente alla pubblicazione della graduatoria;

se, considerata la situazione già particolarmente compromessa in cui versa l'area ex Pozzi Ginori, non ritengano opportuno sollecitare la Regione Campania a tenere dovutamente in considerazione i pareri tecnici della ASL, dell'ARPAC nonché il rapporto tecnico istruttorio redatto dalla Seconda università di Napoli acquisiti nel corso della conferenza di servizi;

se, alla luce delle recenti sentenze che hanno irrogato sanzioni pecuniarie da parte della Corte di giustizia europea, non ritengano opportuno intervenire in via preventiva al fine di impedire la costruzione di un impianto che violerebbe la normativa europea sulla qualità dell'aria, con la possibilità di nuove sanzioni.

(3-02426)

VALENTINI, AMATI, GRANAIOLA. – *Ai Ministri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'interno.* – Premesso che:

negli ultimi mesi, sono sempre di più i cittadini romani che denunciano situazioni di degrado, di abbandono e di incuria nel quartiere in cui vivono;

gli organi di informazione diffondono materiale documentale che testimonia degrado, incuria e assoluta mancanza di controllo della sicurezza di queste aree;

molti quartieri come Pigneto, San Lorenzo, Torpignattara, Torbellamonaca, sono diventati, negli ultimi tempi, piazze importate della Capitale per lo spaccio, diurno e notturno, di sostanze stupefacenti;

questi quartieri erano tra i più significativi e vivaci della città, noti soprattutto per il loro fermento culturale e sociale, e, negli ultimi anni, sono stati inseriti importanti punti di riferimento ed intrattenimento per le nuove e vecchie generazioni, come il Nuovo Cinema Aquila e il teatro di Tor Bellamonaca;

il Nuovo Cinema Aquila, un bene sequestrato ad associazioni mafiose, risulta ad oggi chiuso per assenza di associazioni con requisiti utili, secondo quanto dichiarato dal Comune di Roma e, attualmente, è concesso alla Fondazione Festa del Cinema di Roma. Quindi un faro che dovrebbe illuminare la città è oggi una struttura buia, non utilizzata e incustodita;

il teatro di Tor Bellamonaca, la più importante risorsa culturale per quel comprensorio di Roma, avendo avuto una buona gestione fino ad oggi, attraverso una direzione oculata e di alto livello qualitativo, risulta chiuso per lavori di adeguamento, ma senza nessuna certezza per la nuova riapertura,

si chiede di sapere:

se i fatti denunciati risultino veri;

se i Ministri in indirizzo non ritengano di sollecitare il commissario del Comune di Roma affinché risolva il problema di queste 2 strutture culturali, faro e simbolo della legalità e della cultura per una città diversa, quale Roma deve essere;

se ritengano di verificare se esistono altre situazioni analoghe in altri quartieri della città.

(3-02428)

ARACRI. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

nel 2004, l'amministrazione comunale di Fiumicino (Roma) ha approvato le linee programmatiche finalizzate alla dotazione di una rete di interconnessione tra le diverse sedi comunali (inclusi gli edifici scolastici siti sul territorio di competenza) sulla base di un progetto realizzato da Marco Germani, consigliere, a titolo gratuito, del sindaco *pro tempore* Mario Canapini;

l'allora Giunta comunale, nel corso del medesimo anno, ha deliberato il progetto definitivo, volto alla realizzazione ed al funzionamento della rete, che ha comportato un impegno economico complessivo pari a

800.000 euro per gli scavi e la posa di circa 78 chilometri di fibra ottica, nonché all'installazione e configurazione degli apparati elettronici necessari per il collegamento di 37 sedi alla wide area network (Wan) realizzata per il trasporto sia della banda *internet*, sia della telefonia VoiP in tutte le strutture interessate, sempre attraverso l'impegno di Germani;

quest'ultimo, grazie ai propri progressi personali, nell'interesse della cittadinanza e dell'amministrazione di Fiumicino, ottenne dall'azienda Fastweb beni e servizi per 30 anni di un valore pari a 8.100.000 euro (certificati dal consulente tecnico di parte del tribunale di Velletri), funzionali alla minimizzazione dei costi per l'amministrazione del progetto;

l'infrastruttura rappresenta un bene duraturo con lo scopo di far conseguire all'amministrazione comunale e alla cittadinanza benefici economici e sociali dettati sia dall'azzeramento dei costi per telefonia e connettività, sia alla realizzazione di un'infrastruttura di altissimo livello, in grado di fornire continuità territoriale telematica, all'avanguardia nel 2004 e ancor oggi molto competitiva;

nel 2008, nonostante quanto riportato, senza motivi apparenti, l'ideatore e realizzatore del progetto, Marco Germani, è stato allontanato dall'amministrazione, e l'impianto è rimasto inutilizzato, nonostante le grandi potenzialità e i risparmi conseguibili con la sua attivazione;

successivamente, il signor Germani ha citato in giudizio il sindaco Canapini, il direttore generale Pascucci, la dirigente Di Nola e il Comune in surroga, questione che ha trovato accoglimento presso il Tribunale di Velletri il quale, con sentenza n. 1908/2015 ha condannato il sindaco e la dirigente in solido a risarcire Marco Germani per circa 370.000 euro, incluse spese e interessi;

allo stato attuale, il Comune di Fiumicino è proprietario di una Wan in fibra ottica, del valore stimato fra i 25 e i 30 milioni di euro, sulla quale ha speso soli 800.000 euro di denaro pubblico, perfettamente utilizzabile, ma non funzionante da quasi un decennio;

l'attivazione della rete entro il termine previsto dal progetto, avrebbe permesso di dismettere tutti i contratti di telefonia e ADSL attivi nelle varie sedi comunali, con un risparmio per l'amministrazione che può essere valutato in circa 250.000 euro (60 euro al mese a sede per 37 sedi per 10 anni);

a questo proposito, il signor Germani avrebbe più volte interessato sia il Comune di Fiumicino, sia la Regione Lazio, arrivando persino a denunciare il difensore civico di quest'ultima per omissione di atti d'ufficio, poiché non aveva trasmesso alla Procura della Repubblica, come previsto dal regolamento regionale, l'annosa questione descritta;

da notizie in possesso dell'interrogante, nonostante la grande enfasi sulla rete *internet*, le denunce apparse sulle testate giornalistiche sia locali sia nazionali, il servizio mandato in onda dal programma televisivo «le Iene» in data 29 novembre 2015, ad oggi l'amministrazione comunale di Fiumicino non solo non ha proceduto all'attivazione dell'impianto

Wan, bensì ha proposto un ulteriore progetto di indirizzo per realizzarne uno nuovo, grazie alla delibera comunale n. 129 del 9 ottobre 2014;

a giudizio dell'interrogante, risulta di primaria rilevanza garantire alla cittadinanza l'attivazione dell'impianto, al fine di assicurare il perseguimento dell'interesse pubblico sotteso all'intera operazione, che ha dato motivazione e giustificazione all'impegno di ingenti fondi pubblici nel corso degli ultimi 10 anni,

si chiede di sapere:

quali orientamenti i Ministri in indirizzo intendano esprimere in riferimento a quanto esposto e, conseguentemente, quali iniziative vogliano intraprendere, nell'ambito delle rispettive competenze, per porre rimedio all'annosa questione relativa all'istallazione e al mancato utilizzo della rete Wan all'interno delle infrastrutture comunali di Fiumicino;

se ritengano di valutare l'opportunità di trasmettere alla Corte dei conti e alla Procura della Repubblica le dovute segnalazioni in merito ai fatti, al fine di determinare eventuali responsabilità civili e penali;

se intendano informare la Regione Lazio, affinché ponga in essere tutte le azioni necessarie per portare a compimento il progetto, sollecitando l'amministrazione del Comune di Fiumicino;

se ritengano di interessare il Comune di Fiumicino affinché si attivi celermente per attivare la rete Wan nel più breve tempo possibile;

se intendano di approfondire le ragioni giuridiche o economiche che, a tutt'oggi, hanno causato il mancato completamento dell'opera, anche al fine di evidenziare ogni eventuale forma di responsabilità.

(3-02429)

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

ANGIONI, MANASSERO, DIRINDIN, BORIOLI, ALBANO, PEZZOPANE, VALENTINI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

la legge 30 dicembre 2010, n. 240, all'art. 18, comma 5, prevede che: « La partecipazione ai gruppi e ai progetti di ricerca delle università, qualunque ne sia l'ente finanziatore, e lo svolgimento delle attività di ricerca presso le università sono riservati esclusivamente» (...), lettera e) «al personale tecnico-amministrativo in servizio a tempo indeterminato presso le università purché in possesso di specifiche competenze nel campo della ricerca»;

nei precedenti bandi PRIN (progetti di rilevante interesse nazionale), il personale tecnico-amministrativo poteva partecipare alla composizione dei gruppi di progetto, risultando compreso nella dicitura «altro personale»;

il direttore generale del Dipartimento per la formazione superiore e per la ricerca / Direzione generale per il coordinamento, la promozione e la valorizzazione della ricerca del Ministero dell'istruzione, dell'università

e della ricerca, ha, con decreto direttoriale del 4 novembre 2015 n. 2488, pubblicato il bando PRIN 2015, con scadenza per la presentazione dei progetti fissata al 22 dicembre 2015;

l'art. 1, comma 2, del bando PRIN 2015 prevede che: «A tale scopo, il programma PRIN si prefigge di finanziare progetti che per complessità e natura possono richiedere la collaborazione di più professori/ricercatori, le cui esigenze di finanziamento eccedono la normale disponibilità delle singole istituzioni. La costituzione del gruppo di ricerca è flessibile: a seconda della natura del progetto, il gruppo di ricerca può essere costituito da più unità di ricerca di più atenei/enti»;

nel bando 2015, pertanto, non è ricompresa, tra i collaboratori del gruppo di ricerca, la figura del personale tecnico-amministrativo in servizio a tempo indeterminato. Si tratta ovviamente di un grave pregiudizio per gli appartenenti alla citata categoria in grado di penalizzare, in particolare modo, quei progetti che possono essere qualificati proprio dalle particolari competenze scientifiche del suddetto personale;

considerato che:

i soggetti del personale universitario tecnico-amministrativo hanno un'elevata formazione (laurea, dottorato di ricerca e/o scuola di specializzazione) e spesso specifiche competenze nel campo della ricerca, testimoniate da numerose pubblicazioni scientifiche su riviste nazionali ed internazionali, brevetti e partecipazioni a progetti di ricerca; tanto che, molti di essi, hanno ottenuto l'abilitazione scientifica nazionale (ASN) per posti di professore di I e II fascia,

si chiede di sapere:

quali siano le motivazioni che hanno indotto a non includere nei PRIN 2015 la figura del personale tecnico-amministrativo in servizio a tempo indeterminato, quali soggetti legittimati a comporre i gruppi di ricerca per la partecipazione ai progetti che abbiano le caratteristiche previste dal bando, e se tale scelta sia legittima ed abbia un fondamento logico-normativo;

se il Ministro in indirizzo ritenga opportuno, in linea con i precedenti bandi PRIN, sanare tale omissione, includendo il predetto personale, anche al fine di scongiurare eventuali ricorsi amministrativi.

(3-02423)

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

il centro di accoglienza per profughi e migranti in transito «Bao-bab», a Roma, ha accolto negli ultimi mesi circa 35.000 persone, offrendo loro vitto, alloggio e informazioni sulle modalità di proseguimento del loro percorso verso condizioni di vita migliori;

il centro rappresenta un modello gestionale particolarmente virtuoso, che si concretizza in una forma di autogestione, messa in atto dagli stessi migranti e da centinaia di volontari, che negli ultimi mesi hanno saputo sopperire alle perenni e gravi mancanze dell'amministrazione pubblica nell'accoglienza di migranti e richiedenti asilo;

i cittadini di Roma e la società civile hanno risposto con una larga opera di solidarietà, permettendo al centro di continuare la sua attività senza finanziamenti istituzionali, anche in momenti di intensa pressione migratoria e svolgendo un'opera di completa assistenza sociale e sanitaria in una città priva di centri per i transitanti, che rappresentano la maggioranza dei migranti in arrivo in Italia;

successivamente ai tragici attentati che hanno colpito la città di Parigi la notte del 13 novembre 2015, un clima di insicurezza si è diffuso in tutta Europa, rischiando di compromettere la coesione sociale e le essenziali iniziative di solidarietà e accoglienza nei confronti di coloro che, in molti casi, sono le prime vittime dei regimi che minacciano la vita dei cittadini europei, o di altri ugualmente violenti e autoritari;

l'Europa, la comunità internazionale, il Governo italiano, si sono dimostrati, a giudizio degli interroganti sino ad oggi, colpevolmente incapaci di gestire una situazione tanto complessa, oltre che sordi alle richieste di aiuto di milioni di persone, che chiedono la possibilità di condurre una vita dignitosa;

le amministrazioni locali, enti che, per la prossimità con i cittadini, sono i primi ad interfacciarsi con tali processi, non hanno, in molti casi, i mezzi per gestirli, e vengono spesso abbandonati da chi, a livello nazionale, dovrebbe occuparsi di interventi di ampio respiro e di una programmazione che consenta di coniugare il rispetto della dignità umana con la richiesta di maggiore sicurezza proveniente dalla società;

tale processo si è manifestato a Roma in tutta la sua drammaticità, ed ha condotto nelle ultime settimane, dopo l'arrivo del commissario prefettizio Tronca, ad un *blitz* delle forze dell'ordine presso il centro «Baobab», con l'obiettivo di identificare i migranti, e al progressivo smistamento presso altre strutture, paventando anche un prossimo sgombero, ancora prima che tutti gli ospiti della struttura siano stato collocati in altre sedi;

il 20 novembre, infatti, dopo un incontro con il Dipartimento per le politiche sociali del Comune di Roma, era stata prospettata ai volontari la possibilità di uno sgombero per motivi amministrativi, in seguito ad una sentenza del Tar, che stabiliva la restituzione della struttura al proprietario, ossia la società immobiliare Tamarri;

ai volontari è stato tuttavia comunicato, successivamente, che il vero motivo dello sgombero sarebbero le esigenze di ordine pubblico in vista del giubileo. Ancora una volta, complesse dinamiche sociali vengono ricondotte nell'ambito dell'ordine pubblico, e vengono dunque gestite dalle forze dell'ordine;

negli ultimi giorni, i volontari e la cittadinanza si sono attivati per scongiurare tale ipotesi, chiedendo quantomeno la ricollocazione immediata delle 30 persone ancora presenti nella struttura. Il commissario Tronca si è espresso, dunque, in tal senso nella giornata del 3 dicembre, garantendo che il centro «Baobab» non verrà chiuso prima della ricollocazione degli ospiti;

rimane tuttavia l'assenza di una struttura per migranti transitanti, nonostante i numerosi edifici presenti nel territorio del Comune di Roma, privati e pubblici, che risultano vuoti e in stato di incuria ed abbandono,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di doversi impegnare per scongiurare la fine di un'esperienza virtuosa, come quella del centro «Baobab», che è stato in grado di sviluppare una efficace collaborazione tra migranti, volontari e cittadini nella gestione di un processo molto complesso come quello dei transitanti;

se non intenda collaborare con l'amministrazione di Roma Capitale per garantire che agli attuali ospiti del centro sia offerta una collocazione dignitosa e rispondente alle loro necessità, prevedendo una struttura alternativa al centro «Baobab», prima del suo sgombero;

quali iniziative intenda prendere il Governo per garantire la presenza di strutture adeguate ai migranti e profughi in transito nel nostro Paese, nell'ambito di un processo di ripensamento, a livello europeo, per il definitivo superamento del regolamento di Dublino, che, si ricorda, durante la crisi migratoria di questa estate, è già stato sospeso da alcuni stati, come la Germania.

(3-02424)

FASANO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della giustizia e degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

– Premesso che:

nelle ultime settimane, si è discusso molto del processo in corso in Vaticano (inchiesta denominata «Vatileaks 2») che ha portato all'arresto del monsignore spagnolo Lucio Angel Vallejo Balda e all'individuazione della signora Francesca Immacolata Chaoqui, ancor prima che venissero divulgate le carte che questi ultimi avevano illegalmente trasmesso ai giornalisti;

l'inchiesta è nata nel maggio 2015, quando il dottor Libero Milone, revisore dei conti per lo Stato del Vaticano, si è accorto che alcuni documenti riservati erano spariti dal suo ufficio. Da questo episodio sono partite le indagini che poi hanno coinvolto la signora Chaouqui e monsignor Balda;

il Pontefice ha affermato che: «Perché non guardiamo la faccia di quelli che vanno in giro a seminare zizzania: sono felici? O quelli che cercano sempre le occasioni per imbrogliare e per approfittare degli altri, sono felici? No, non possono essere felici»;

dal canto proprio la signora Chaouqui ha dichiarato, al quotidiano «Corriere della Sera», quanto segue: «"Il monsignore se l'è presa con me; c'è un clima da lunghi coltelli, anche per via delle due nomine mancate: prima il monsignore sperava di diventare segretario della Segreteria per l'Economia, poi di essere nominato Revisore generale della Santa Sede"»;

vi sarebbero altresì indagati, con l'accusa di sottrazione di informazioni riservate, i giornalisti italiani Gianluigi Nuzzi ed Emiliano Fittipaldi;

in riferimento a questi ultimi, la sala stampa della Santa Sede, attraverso una nota, avrebbe affermato che: «le pubblicazioni dei due giornalisti rappresentano il frutto di un grave tradimento della fiducia accordata dal Papa –operazione finalizzata a trarre vantaggio da un atto gravemente illecito di consegna di documentazione riservata- e non contribuirebbero in alcun modo a stabilire verità e chiarezza sulla missione del Sommo Pontefice»;

a tal proposito il professor Cesare Mirabelli, già giudice della Corte costituzionale dal 21 novembre 1991 al 23 novembre 2000 e presidente della stessa Corte dal 23 febbraio al 21 novembre 2000, oggi consigliere generale dello Stato della Città del Vaticano, ha negato che quello in corso sia un processo alla libertà di stampa, affermando che: «"Non mi pare proprio, la libertà di stampa è comunque garantita. Il giudizio che deve essere dato è se questi documenti siano stati acquisiti in maniera corretta, se sono provenienti da reato e se vi è una partecipazione dei giornalisti italiani alla sottrazione illegale dei medesimi. In caso di illegalità, il reato è punibile penalmente dall'articolo 10 della Legge n. IX dello Stato del Vaticano"»;

considerato che:

i cardinali Pietro Parolin, segretario di Stato, e Santos Abril y Castellò, presidente della commissione cardinalizia dello Ior, richiesti dall'imputata Francesca Chaouqui, saranno tra i testi al processo per il processo, che ancora non è entrato nella fase dibattimentale;

tale decisione è stata assunta dal tribunale, in fase di eccezioni preliminari, in data 7 dicembre 2015, così come quella di procedere attraverso una dettagliata perizia informatica. È stata altresì fissata, a data da destinarsi, la prossima udienza del processo;

nella medesima udienza, il Tribunale ha negato la richiesta della difesa di monsignor Balda di effettuare una «perizia psicologica» sull'imputato, in quanto «non ammissibile», essendo tale esame non previsto dall'ordinamento, mentre avrebbe ammesso l'acquisizione agli atti di una perizia psichiatrica alla quale lo stesso mons. Vallejo, tuttora detenuto in cella in Vaticano, sarebbe stato sottoposto ed il cui referto parrebbe attualmente conservato nel suo appartamento. Sulle origini e motivazioni della perizia sarà fatta luce nelle prossime udienze;

il direttore della sala stampa della Santa Sede ha sostenuto che: «nello Stato della Città del Vaticano vige un sistema giudiziario proprio, del tutto autonomo e separato da quello italiano, dotato di propri organi giudiziari per i diversi gradi di giudizio e della necessaria legislazione in materia penale e di procedura penale. (...) esistono tutte le garanzie processuali caratteristiche dei più evoluti ordinamenti contemporanei»;

ha affermato altresì che «le regole vigenti nell'ordinamento vaticano, applicate dalle autorità giudiziarie, sono perfettamente in linea con quelle della maggior parte degli ordinamenti processuali del mondo, dove l'ammissione al patrocinio nei tribunali richiede una specifica abilitazione all'esercizio della professione, rilasciata in presenza di requisiti e titoli stabiliti da ogni ordinamento. Non deve sorprendere, quindi, che un

avvocato abilitato in Italia non possa per ciò solo patrocinare nello Stato della Città del Vaticano, così come non potrebbe patrocinare nemmeno in Germania, in Francia, ecc.»;

tali condizioni, ha continuato il direttore della sala stampa, «non costituiscono quindi un limite dell'ordinamento vaticano, ma un'ulteriore conferma della sua autonomia e completezza. Tutti gli Avvocati sono iscritti a un Albo, facilmente consultabile, di professionisti ammessi a patrocinare innanzi al Tribunale dello Stato della Città del Vaticano, nel quale vengono selezionati gli avvocati d'ufficio o scelti gli avvocati di fiducia. Si tratta di avvocati qualificati non solo presso i tribunali della Chiesa e della Santa Sede, ma anche presso i tribunali italiani, essendo tutti iscritti nei rispettivi consigli dell'Ordine degli avvocati italiani»;

in conclusione, ha aggiunto che: «Vi sono (...) tutte le premesse per avere piena fiducia nella serietà e nella competenza di chi deve garantire il corretto svolgimento di un processo che, per diverse ragioni, attira l'attenzione di molti»;

a giudizio dell'interrogante, vi sarebbero molti lati oscuri nella vicenda che necessitano presto di chiarezza, anche allo scopo di non inficiare i rapporti diplomatici fra lo Stato italiano e quello vaticano,

si chiede di sapere:

se il Ministro della giustizia sia a conoscenza dell'annosa problematica che impedisce agli avvocati italiani di patrocinare innanzi al Tribunale vaticano e, a tal proposito, se e quali provvedimenti di competenza intenda adottare;

se non creda che tale limite possa impedire di fare chiarezza sulla vicenda, nonché di comprendere le reali imputazioni a carico della signora Chaouqui e dei giornalisti italiani Gianluigi Nuzzi ed Emiliano Fittipaldi;

se quanto accaduto possa avere ripercussioni sulle relazioni diplomatiche esistenti fra lo Stato italiano e lo Stato del Vaticano;

se il Governo sia a conoscenza della reale provenienza dei manoscritti attraverso i quali i due giornalisti si siano basati per redigere i volumi «Via Crucis» e «Avarizia».

(3-02427)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

TOSATO. – *Ai Ministri dell'interno e dei beni e delle attività culturali e del turismo.* – Premesso che:

lo scorso 20 novembre 2015, ignoti sono penetrati nel museo che a Castelvecchio, nel veronese, custodisce opere pittoriche di inestimabile valore, trafugando ben 17 capolavori;

tra le tele rubate, vi sono lavori di Bellini, Mantegna, Rubens e Tintoretto, considerati di valore talmente elevato, da non essere trattabili nemmeno sul mercato clandestino delle opere d'arte;

si è per questo pensato che i ladri contassero di chiedere un riscatto per restituire le tele al museo, piuttosto che cederle ad un ricettatore. Una richiesta in tal senso non risulta tuttavia mai essere pervenuta;

nella circostanza, la sicurezza avrebbe comunque dimostrato gravi carenze, posto che, immobilizzate una guardia giurata e la cassiera di servizio, i ladri hanno potuto circolare nel museo in tutta tranquillità e scegliere con calma le opere da sottrarre,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato delle indagini sugli autori del furto e se il Governo ritenga di poter recuperare la refurtiva;

se sia mai stata richiesta una contropartita economica per la restituzione dei quadri;

in che modo il Governo conti di proteggere l'ingente patrimonio artistico veneto, e più in generale nazionale, dall'insidia dei furti.

(4-04932)

DE PETRIS. – *Ai Ministri della salute e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

da alcuni mesi i cittadini residenti nei comuni di Oricola e Carsoli (L'Aquila) lamentano frequenti molestie olfattive, accompagnate da fastidi e irritazioni alle vie aeree, per effetto di emissioni di inquinanti provenienti dalla limitrofa area industriale;

l'allarme della popolazione interessata è stato raccolto dai sindaci, che hanno attivato un tavolo tecnico, con la partecipazione, fra l'altro, del Corpo forestale dello Stato, dell'Arma dei Carabinieri, del Dipartimento di prevenzione della ASL 1 Avezzano-Sulmona e dell'Agenzia regionale per la tutela dell'ambiente (ARTA);

il campionamento della qualità dell'aria, disposto dai tecnici dell'ARTA, ha rivelato la presenza in atmosfera di una concentrazione anomala di toluene (71 ppb) in coincidenza con i fenomeni di molestia olfattiva, con un picco di circa 2 ore ricorrente nella mattina, come da relazione trasmessa dall'Agenzia stessa, prot. 8440 del 3 dicembre 2015;

il censimento delle attività produttive presenti nell'area industriale della piana del Cavaliere ha rivelato la presenza di un'importante attività rotocalcografica della società EFFE Printing Srl, ramo d'azienda della Rotosud SpA, che emette dal camino circa 300.000 Nm³ all'ora di fumi, con una concentrazione di toluene pari a circa 50 milligrammi per metro cubo, sostanza probabilmente soggetta a fenomeni di degradazione fotochimica che accentuano l'inquinamento e il disturbo per la popolazione residente;

l'autorizzazione all'esercizio e all'emissione dell'attività industriale, ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006 e del decreto legislativo n. 128 del 2010, risulterebbe in scadenza al 31 dicembre 2015 e il gestore dell'impianto dovrà pertanto presentare una nuova istanza per l'autorizzazione entro tale data,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario sollecitare gli organi di controllo e la ASL competente, affinché sia completato, con ur-

genza, il monitoraggio della qualità dell'aria del comprensorio Oricola-Carsoli, rivolto ad escludere pericoli per la salute della popolazione esposta;

se non ritengano necessario ed urgente disporre, d'intesa con gli organi di controllo e con la Regione Abruzzo, una valutazione accurata dell'attività industriale rotocalcografica, gestita dalla società EFFE Printing Srl, con un monitoraggio specifico finalizzato ad adottare misure, in grado di ridurre significativamente le emissioni di toluene in atmosfera, subordinando il rilascio della nuova autorizzazione all'esercizio dell'impianto all'implementazione di interventi finalizzati a limitare l'impatto ambientale e ad eliminare il disturbo della popolazione residente.

(4-04933)

MORRA, CAPPELLETTI, MORONESE, GIROTTO, DONNO, BUCCARELLA, PAGLINI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

Invitalia è una società per azioni partecipata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze che, istituita con il nome «Sviluppo Italia», con il decreto legislativo n. 1 del 1999, a seguito dell'accorpamento di varie società ed enti di promozione, ha assunto la denominazione di «Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa» con il comma 460 dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007);

l'Agenzia svolge attività a carattere tecnico-operativo di interesse nazionale. In particolare, come si legge nella *home page* del sito *internet*, ha la *mission* di attuare «un Piano di riordino e dismissioni sulla base della legge Finanziaria 2007 e della Direttiva del Ministro dello sviluppo economico del 27 marzo 2007 che indica priorità, obiettivi e indirizzi»;

considerato che:

a giudizio degli interroganti, la suddetta circostanza risulta di per sé sufficiente a dimostrare la finalità pubblica dell'azione della società;

a seguito della riforma della legge n. 241 del 1990, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», operata dalla legge n. 15 del 2005, recante «Modifiche ed integrazioni alla legge 7 agosto 1990, n. 241, concernenti norme generali sull'azione amministrativa», il concetto di «pubblica amministrazione» è decisamente ampio e tale da ricomprendere anche i soggetti di diritto privato, limitatamente alla loro attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o comunitario. Inoltre, la giurisprudenza costituzionale si è orientata da tempo a qualificare in senso pubblicistico soggetti costituiti in forma privatistica ma sostanzialmente pubblici, come nel caso della suddetta Agenzia;

nella giurisprudenza costituzionale, è stata più volte sancita l'indeffettibilità del concorso pubblico, secondo la normativa dettata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 487 del 1994 e dal decreto legislativo n. 165 del 2001, come canale di accesso, pressoché esclusivo, nei ruoli delle pubbliche amministrazioni, anche se costituite sotto forma di società

di capitali in linea con il principio di uguaglianza e i canoni di imparzialità e di buon andamento *ex artt.* 3 e 97 della Costituzione;

considerato inoltre che:

da notizie di stampa si apprende che l'attività della società presenterebbe numerose criticità, con particolare riferimento ai dipendenti della stessa. Il sito di informazione *on line* «Linkiesta» (29 novembre 2012) riporta che Invitalia e le sue partecipate sarebbero arrivate ad avere «nel 2011 un organico complessivo pari a 1.020 unità», e che «nel 2011 i costi per dipendenti, consulenti, atipici, pari a 73 milioni di euro, sono cresciuti di 6 milioni di euro sul 2010»;

a giudizio degli interroganti, desta particolare perplessità la stipula di contratti di «collaborazione a progetto» da parte dell'Agenzia, il cui operato, in tal senso, apparirebbe non rispettoso della normativa dettata in materia di trasparenza dell'attività della pubblica amministrazione, con particolare riferimento agli articoli 1, 2, 9 e 19 del decreto legislativo n. 33 del 2013 recante «Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni», nonché dell'art. 36 del decreto legislativo n. 165 del 2001;

inoltre, riguardo ad un contratto stipulato nel corso dell'anno 2015 con tale A. M., con un compenso indicato di 190.000 euro, non risulta pubblicato sul sito dell'Agenzia, nella sezione «società trasparente», né il *curriculum* del soggetto prescelto, né il contratto; di conseguenza, non è possibile conoscere né l'oggetto del contratto, né la durata;

per tutti i contratti stipulati, risulta, inoltre, non possibile rinvenire sul sito alcuna pubblicazione di bando, cosa che, a parere degli interroganti, sarebbe funzionale a meglio comprendere i criteri seguiti dalla società stessa nella scelta dei propri collaboratori, nonché per verificare il corretto utilizzo delle risorse pubbliche,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti descritti e se non reputi opportuno porre in essere gli atti di propria competenza, anche di natura ispettiva, volti a verificare la regolarità delle procedure di assegnazione di incarichi da parte dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa.

(4-04934)

PAGLIARI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

per l'anno scolastico 2016/2017, è stato avviato un piano straordinario di mobilità territoriale e professionale su tutti i posti vacanti dell'organico, rivolto ai docenti assunti a tempo indeterminato entro l'anno scolastico 2014/2015. Tale personale partecipa, a domanda, alla mobilità per tutti gli ambiti territoriali, a livello nazionale, in deroga al vincolo triennale di permanenza nella provincia, di cui all'articolo 399, comma 3, del testo unico di cui al decreto legislativo n. 297 del 1994, e successive modificazioni, per tutti i posti vacanti e disponibili, inclusi quelli assegnati in via provvisoria nell'anno scolastico 2015/2016 ai soggetti di cui al

comma 96, lettera *b*), della legge n. 107 del 2015, assunti ai sensi del comma 98, lettere *b*) e *c*), della legge n. 107 del 2015;

successivamente, i docenti di cui al comma 96, lettera *b*), assunti a tempo indeterminato a seguito del piano straordinario di assunzioni ai sensi del comma 98, lettere *b*) e *c*), e assegnati su sede provvisoria per l'anno scolastico 2015/2016, partecipano per l'anno scolastico 2016/2017 alle operazioni di mobilità su tutti gli ambiti territoriali a livello nazionale, ai fini dell'attribuzione dell'incarico triennale;

limitatamente all'anno scolastico 2015/2016, i docenti assunti a tempo indeterminato entro l'anno scolastico 2014/2015, anche in deroga al vincolo triennale citato, possono richiedere l'assegnazione provvisoria interprovinciale. Tale assegnazione può essere disposta dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca nel limite dei posti di organico dell'autonomia disponibili e autorizzati;

il comma 108, dell'articolo 1, della legge n. 107 del 2015, riguardante il piano straordinario di mobilità, in deroga al vincolo triennale di permanenza nella provincia, prevede l'esclusione dal piano stesso per alcune categorie di docenti assunti a tempo indeterminato, essendo riservato esclusivamente a: a) «docenti assunti a tempo indeterminato entro l'anno scolastico 2014/2015»; b) «docenti di cui al comma 96 lettera *b*) (...) gli iscritti a pieno titolo (...) nelle graduatorie ad esaurimento (...) assunti a tempo indeterminato a seguito del piano straordinario di assunzioni ai sensi del comma 98, lettera *b*) (...) docenti che non risultano destinatari di proposta di assunzione nella fase *a* (...) e lettera *c*) (...) docenti che non risultano destinatari della proposta di assunzione nelle fasi *a* o *b*»;

rilevato che:

dalla lettura del comma 108 si ricava l'esclusione a giudizio dell'interrogante immotivata dal piano straordinario di mobilità 2016/2017 dei docenti assunti a tempo indeterminato per primi nel 2015 (cosiddetta fase ZERO ed A), cioè quei docenti indicati al comma 98, lettera *a*) e *b*), assunti entro il 15 settembre 2015, nel limite dei posti vacanti e disponibili in organico di diritto, di cui al primo periodo del comma 95, secondo le ordinarie procedure di cui all'articolo 399 del citato testo unico ovvero quei docenti che sono stati assunti con la vecchia normativa su posti vacanti e disponibili;

l'esclusione dal piano straordinario di mobilità dei soli docenti assunti a tempo indeterminato per primi (fase ZERO ed A) comporta l'applicazione, esclusivamente ai medesimi, del vincolo triennale di permanenza nella provincia; il che non sembra avere una giustificazione oggettiva (articolo 3 della Costituzione),

si chiede di sapere se e quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare, a livello normativo, per includere nel piano straordinario di mobilità, previsto dal comma 108 dell'articolo 1 della legge n. 107 del 2015, in deroga al vincolo triennale di permanenza nella provincia, anche i docenti assunti a tempo indeterminato per primi (fase ZERO ed A) entro il 15 settembre 2015, secondo le ordinarie procedure di cui all'arti-

colo 399 del decreto legislativo n. 297 del 1994, e successive modificazioni, anche al fine di evitare il contenzioso inevitabilmente destinato ad instaurarsi.

(4-04935)

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

nella notte a cavallo tra il 3 ed il 4 dicembre 2015, circa 60 carabinieri appartenenti al Ros ed al reparto operativo del comando provinciale territorialmente competente, dietro disposizioni della procura distrettuale antiterrorismo de L'Aquila, hanno effettuato un *blitz* in un *hotel* situato a Montorio al Vomano (Teramo);

l'intervento è stato dettato dal sospetto che nella struttura si trovassero individui di conclamate simpatie jihadiste;

l'*hotel* in cui è avvenuto il *blitz* ospita in effetti dall'agosto 2015 alcuni richiedenti asilo, per la precisione 29 persone di nazionalità afghana e pakistana, giunte nel nostro Paese attraverso la frontiera di Gorizia, dopo aver risalito la penisola balcanica;

Afghanistan e Pakistan sono afflitti da fenomeni jihadisti di estrema gravità, che destano grande preoccupazione a livello internazionale, minacciando rispettivamente la sicurezza nazionale afghana e gli equilibri interni di una potenza attigua che possiede un vasto arsenale di ordigni atomici e nucleari;

dei 29 ospiti dell'*hotel* a Montorio al Vomano è stata disposta l'immediata identificazione, prontamente eseguita;

l'intervento e l'identificazione hanno permesso di stabilire come di questi 29 sedicenti profughi, ben 18 soggiornassero in Italia con un documento contraffatto. In seguito agli accertamenti, costoro sono stati denunciati a piede libero,

si chiede di sapere:

quando e dove le persone di nazionalità afghana e pakistana identificate a Montorio al Vomano abbiano fatto domanda per la concessione del diritto d'asilo;

come mai le autorità di polizia italiane non fossero a conoscenza del fatto che alcuni dei sedicenti richiedenti asilo soggiornanti a Montorio al Vomano circolassero nel nostro Paese con documenti contraffatti;

se il Ministro in indirizzo sappia dove e da chi siano stati contraffatti i documenti personali rinvenuti su alcuni dei sedicenti profughi fermati in Abruzzo;

quali misure intenda assumere per accrescere la capillarità dei controlli disposti sulle persone sospettate di nutrire simpatia nei confronti della causa jihadista.

(4-04936)

GASPARRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

da molte settimane è emersa un'inquietante vicenda che riguarda la gestione delle risorse del Vaticano e che vede protagonisti monsignor Vallejo Balda e la signora Francesca Chaouqui;

è in corso su queste vicende un processo nello Stato della Città del Vaticano che coinvolge anche cittadini italiani;

in numerose cronache giornalistiche, si è ipotizzato un rapporto della stessa Chaouqui con i servizi di sicurezza italiani;

in queste vicende è stato coinvolto anche Mario Benotti, stretto collaboratore del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Sandro Gozi,

si chiede di sapere:

se Benotti svolga ancora funzioni di qualsiasi tipo presso strutture del Governo o, comunque, della pubblica amministrazione;

se rispondano al vero le ipotesi, che sono state avanzate, di una collaborazione della signora Chaouqui con i servizi segreti o, comunque, con amministrazioni pubbliche italiane;

se le vicende finanziarie illustrate abbiano avuto, in qualche modo, riflessi su strutture pubbliche italiane e, in particolare, su strutture di Governo.

(4-04937)

ARACRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

nel mese di novembre 2015 il Vaticano è stato colpito da un nuovo scandalo, denominato «Vatileaks 2», che vede coinvolti monsignor Lucio Ángel Vallejo Balda, presbitero spagnolo nonché segretario della Prefettura degli affari economici della Santa sede, Francesca Immacolata Chaouqui, di origini marocchine, già componente della commissione referente sulle attività economiche della Santa sede e Mario Benotti, collaboratore del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Sandro Gozi;

vi sarebbe altresì indagato il signor Nicola Maio, segretario particolare di monsignor Balda;

da notizie pubblicate sui principali quotidiani nazionali, sembrerebbe che la signora Chaouqui avesse dei contatti con i servizi di sicurezza italiani;

l'accusa formulata dai giudici sarebbe di sottrazione di informazioni riservate, dello Stato della Città del Vaticano, inerenti alle spese economiche della Santa sede, reato punibile penalmente attraverso la legge n. IX, art. 10, del medesimo Stato;

tali informazioni sarebbero state successivamente divulgate a due giornalisti, quindi pubblicate attraverso due libri, «Via Crucis» di Gianluigi Nuzzi e «Avarizia» di Emiliano Fittipaldi;

da notizie in possesso dell'interrogante, anche questi ultimi sarebbero indagati per concorso in sottrazione di informazioni riservate, ma, es-

sendo residenti in territorio italiano, dovrebbero essere perseguiti formalmente solo attraverso una rogatoria;

il procedimento è attualmente ancora in corso, è stato disposto un primo rinvio a giudizio da parte del Tribunale vaticano per tutti e 5 gli indagati, suscitando forti polemiche nell'opinione pubblica,

si chiede di sapere:

se il signor Mario Benotti, alla luce dell'indagine che lo vede coinvolto, prosegua la collaborazione con il sottosegretario Sandro Gozi;

se la signora Francesca Chaouqui mantenga taluni contatti con i servizi di sicurezza italiani e, in caso affermativo, di che tipo di rapporti si tratti;

se in relazione alla posizione dei giornalisti Gianluigi Nuzzi e Emiliano Fittipaldi risulti una richiesta di rogatoria;

se non ritenga di dover approfondire la questione, al fine di scongiurare conseguenze pericolose per le istituzioni italiane.

(4-04938)

RICCHIUTI, LAI, RUTA, TOCCI, LO GIUDICE, PEGORER, ALBANO, PUPPATO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che il decreto-legge n. 7 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40 del 2007, all'articolo 1, comma 3, stabilisce: «I contratti per adesione stipulati con operatori di telefonia (...) e di comunicazione elettronica, indipendentemente dalla tecnologia utilizzata, devono prevedere la facoltà del contraente di recedere dal contratto o di trasferire le utenze presso altro operatore senza vincoli temporali o ritardi non giustificati e senza spese non giustificate da costi dell'operatore»;

considerato che:

le condizioni generali di contratto per l'offerta «Fastweb» dichiarano la necessità di 30 giorni di preavviso per il recesso dai servizi offerti, elencano i costi di disattivazione in unità numeriche, a seconda del servizio utilizzato e per cui si è richiesta la cessazione. Lo stesso articolo specifica che: «la disattivazione dei Servizi da parte di FASTWEB avverrà entro 30 (trenta) giorni, fatti salvi eventuali giustificabili ritardi per motivi tecnici»; oltre a questi costi, ai consumatori vengono addebitati costi aggiuntivi, non esplicitamente citati dal contratto e ingiustificabili, tanto che gli operatori dei *call center* non sono in grado di spiegarli ai consumatori;

a parere degli interroganti è inaccettabile che le compagnie di telefonia continuino ad abusare di «giustificabili (o meglio dire ingiustificati) ritardi per motivi tecnici», mediante i quali queste hanno la facoltà di continuare a richiedere pagamenti di bollette fino a 90 giorni, dopo l'invio della raccomandata con il documento firmato di recesso,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per tutelare ulteriormente i consumatori contro gli abusi delle compagnie di telefonia e per far rispettare la legge n. 40 del 2007.

(4-04939)

RICCHIUTI, LAI, TOCCI, LO GIUDICE, PEGORER, ALBANO, PUPPATO. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che il 23 ottobre 2015 è comparso un bando di gara sulla *Gazzetta Ufficiale*, pubblicato a opera del Ministero dello sviluppo economico, per l'appalto del valore di 1.400.000 euro, di cui 900.000 (Lotto 1) finalizzati al «Servizio di consulenza a supporto della definizione delle strategie di internazionalizzazione e in particolare del Piano per la promozione straordinaria del *made in Italy* e l'attrazione degli investimenti in Italia» e 500.000 (Lotto2) al «Servizio di monitoraggio e valutazione di efficacia/impatto delle azioni del Piano per la promozione straordinaria del *made in Italy* e l'attrazione degli investimenti in Italia»; considerato che:

Invitalia – Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, di proprietà del Ministero dell'Economia, istituita dal decreto legislativo n.1 del gennaio 1999 dal Governo D'Alema I, è stata creata precisamente con il fine di contribuire allo sviluppo del nostro Paese e per favorire gli investimenti esteri in Italia. Invitalia, infatti, si definisce come «il riferimento per le imprese estere che vogliono avviare o espandere un'attività nel nostro Paese. Dalla fase preliminare al post-inseadimento, Invitalia mette a disposizione un'articolata offerta di servizi di informazione e di accompagnamento»;

da un articolo apparso sul «il Fatto quotidiano» il 21 novembre 2015, si apprende che il Ministero dello sviluppo economico giustificerebbe la scelta di organizzare il concorso con la difficoltà di accedere ai mercati complessi come quelli degli Stati Uniti, rendendosi pertanto necessario avere l'appoggio di aziende di consulenza quali «*Boston Consulting*»,

si chiede di sapere:

per quali motivi sia stato pubblicato un bando di concorso invece di ricorrere ad Invitalia e alla rete di contatti dell'azienda;

se, come sembrerebbe, la strategia sia quella di rendere contendibili i fondi per la promozione del *made in Italy*;

quale sia infine l'utilità di mantenere in piedi Invitalia, il cui modello appare superato.

(4-04940)

ARACRI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

il 13 ottobre 2000 la Commissione europea ha rilasciato alla Takeda Europe R & D centre limited un'autorizzazione all'immissione in commercio per il medicinale «Actos» (principio attivo: pioglitazone), valida in tutta l'Unione europea. L'autorizzazione all'immissione in commercio è stata rinnovata il 13 ottobre 2005. «Actos» è disponibile in compresse rotonde di colore bianco (da 15, 30 e 45 milligrammi) per soggetti di età pari o superiore ai 18 anni. Il pioglitazone è indicato nella terapia del diabete mellito di tipo 2;

le vendite di «Actos» hanno raggiunto un picco nel marzo 2011 di 4,5 miliardi di dollari e rappresentano il 27 per cento per cento delle entrate di Takeda. «Actos» ha generato oltre 16 miliardi di dollari di vendite dalla sua uscita sul mercato nel 1999;

alcuni studi epidemiologici hanno sollevato taluni dubbi in termini di sicurezza di pioglitazone nei confronti del tumore della vescica e del pancreas (ad esempio nel 2010 la Food and Drug Administration informava di usare con cautela il farmaco in pazienti con pregressa storia di carcinoma alla vescica). Questi risultati, in linea con quelli ottenuti da alcuni *trial* clinici randomizzati, hanno comportato alcuni *warning* da parte delle autorità regolatorie nazionali ed internazionali, che, in alcuni casi, hanno portato alla sospensione del farmaco;

nel 2008 la Società italiana di diabetologia ha avviato lo studio «Tosca», finanziato dall'Agenzia italiana del farmaco, al fine di valutare in pazienti, con diabete mellito tipo 2, non adeguatamente compensati con metformina in monoterapia gli effetti di 2 schemi terapeutici, tra cui anche quello contenente pioglitazone condotto a termine senza alcuna sospensione fino al 2014;

nel giugno 2011 l'Agenzia francese del farmaco, sulla base dei risultati di uno studio condotto dalla Caisse national d'assurance maladie, ha deciso di sospendere l'uso di farmaci con tale principio attivo, poiché il suo utilizzo è correlato ad un lieve aumento del rischio di carcinoma della vescica (sfavorevole rapporto rischio/beneficio del farmaco). L'omologa Agenzia tedesca ha subito dopo raccomandato ai medici di non prescrivere farmaci con tale principio attivo prima di nuovi chiarimenti;

nell'agosto del 2011 l'Agenzia italiana del farmaco, in accordo con le autorità regolatorie europee, ha emanato una nota informativa congiunta con cui ha comunicato gli aggiornamenti delle controindicazioni all'utilizzo del principio attivo in oggetto (presente nei medicinali ACTOS, GLUSTIN, COMPETACT, GLUBRAVA e TANDEMACT);

la nota stabiliva una rivalutazione dei pazienti dopo 3-6 mesi di trattamento, per verificarne la risposta e l'aggiornamento e la distribuzione degli stampati (RCP e foglio illustrativo), modificati ed approvati dall'Agenzia europea per i medicinali (EMA);

all'inizio del 2013 l'International agency for research on cancer (IARC) ha classificato il pioglitazone come sostanza probabilmente cancerogena (seconda come pericolosità solo al gruppo contenente sostanze, quali amianto e prodotti di lavorazione del nucleare);

ad oggi, sul foglio illustrativo del medicinale ACTOS commercializzato dalla Takeda Italia SpA non sono riportate le correzioni e le integrazioni disposte dall'Agenzia italiana del farmaco,

si chiede di conoscere:

quale sia il motivo per il quale l'industria farmaceutica non abbia ancora provveduto ad integrare il foglietto illustrativo del medicinale con le disposizioni individuate dall'AIFA e per quale motivo la Takeda Italia SpA non sia stata sanzionata per tale inadempienza;

se la nota informativa dell'AIFA sia stata adeguatamente pubblicizzata per rendere edotto tutto il comparto sanitario dei possibili rischi cancerogeni derivanti dalla prescrizione e dall'uso del farmaco;

quale sia il motivo per il quale il Ministro in indirizzo non abbia ordinato, ad oggi, la non commercializzazione del prodotto in Italia, sino all'aggiornamento del foglietto illustrativo del medicinale;

quante siano le confezioni del prodotto attualmente in commercio in Italia e quante siano state vendute nell'ultimo triennio;

a fronte della persistenza in commercio del prodotto in Italia, se il Ministro in indirizzo e i vertici istituzionali di AIFA abbiano considerato la possibilità che lo Stato possa essere chiamato a rispondere in solido per danni alla salute derivati ai fruitori del farmaco;

se i pazienti inseriti nello studio «Tosca» siano stati preventivamente informati dei possibili effetti collaterali cancerogeni del pioglitazone, mediante consenso informato come da disposizione di legge e/o mediante informativa successiva ai risultati dello studio commissionato dalla Food and Drug Administration e quale sia il loro attuale stato di salute;

se il Ministro in indirizzo non reputi opportuno e necessario:

che le case farmaceutiche che commercializzano in Italia medicinali con il principio attivo «pioglitazone», e i cui rischi per la salute, rischio carcinoma *in primis*, non siano stati chiaramente esplicitati nel foglietto illustrativo (bugiardino), provvedano, a proprie spese, a darne adeguata ed efficace informazione scritta a tutti i pazienti in terapia, affinché questi possano valutare, con il medico curante, l'utilizzo di altro medicinale;

avviare un programma di *follow-up* gratuito per tutti i pazienti che fanno uso di pioglitazone, al fine di individuare preventivamente l'eventuale insorgenza di danni alla salute connessi all'uso del farmaco.

(4-04941)

ARACRI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

la legge costituzionale n. 3 del 2001 ha ridisegnato le competenze dello Stato e delle Regioni in campo sanitario. La «tutela della salute» (assai più ampia della dizione «assistenza ospedaliera» dell'ordinamento previgente) rientra nell'ambito delle materie oggetto di legislazione concorrente tra Stato e Regioni; ai sensi della lett. *m*), del comma 2 dell'art. 117 della Costituzione, è attribuita allo Stato la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;

la Regione Lazio ha provveduto ad inviare lettere bonarie riguardanti le esenzioni del *ticket* sanitario per reddito ottenute dai cittadini negli anni 2009 e 2010 senza averne diritto. Con una delibera del 14 aprile 2015, la Giunta regionale ha indicato le modalità con cui realizzare l'attività di recupero, in due fasi distinte, una bonaria e l'altra, successiva, in collaborazione con Equitalia;

la Regione ha precisato che i dati sono stati incrociati con quelli delle dichiarazioni dei redditi relative rispettivamente agli anni di imposta 2008 e 2009 (il reddito del nucleo familiare è dato dalla somma dei singoli redditi ai fini IRPEF prodotti dai componenti il nucleo; i familiari possono essere considerati a carico solo se non dispongono di un reddito proprio superiore 2.840,51 euro al lordo degli oneri deducibili), trasmesse alla Regione dall'Agenzia delle entrate. Riguardano le prestazioni specialistiche e farmaceutiche rese dagli enti del servizio sanitario regionale del Lazio in regime di esenzione reddituale con codici E01-E02-E03-E04 (esenzione E01: cittadini di età inferiore a 6 anni e superiore a 65 anni, appartenenti ad un nucleo familiare con reddito complessivo non superiore a 36.151,98 euro; esenzione E02: disoccupati e loro familiari a carico, appartenenti ad un nucleo familiare con reddito complessivo inferiore a 8.263,31 euro, incrementato fino a 11.362,05 euro in presenza del coniuge ed in ragione di ulteriori 516,46 euro per ogni figlio a carico; esenzione E03: titolari di assegno sociale e loro familiari a carico *ex art.* 8, comma 16, della legge n. 537 del 1993 e successive modifiche e integrazioni; esenzione E04: titolari di pensione minima di età superiore a 60 anni e loro familiari a carico, appartenenti ad un nucleo familiare con reddito complessivo inferiore a 8.263,31 euro, incrementato fino a 11.362,05 euro in presenza del coniuge ed in ragione di ulteriori 516,46 euro per ogni figlio a carico);

in questo modo sarebbero stati individuati tutti i soggetti interessati dall'avviso bonario. La Regione ha precisato che non sono stati considerati i soggetti che pur avendo indicato erroneamente l'esenzione per requisiti reddituali avevano usufruito durante l'anno di un'esenzione per patologia;

la Regione Lazio ha inviato tali comunicazioni specificatamente al soggetto interessato, quindi e anche ai minori di 14 anni (cioè anche a persona che nel 2009 aveva 10 anni e aveva ricevuto, ad esempio, una prestazione ospedaliera);

l'avviso bonario non contiene, per motivi di *privacy*, le indicazioni specifiche sui farmaci utilizzati nel 2009. Il soggetto può però chiedere a quale tipo di farmaco si fa riferimento. Tuttavia, si può verificare che le spese amministrative richieste per aver contezza della pratica siano superiori al costo del farmaco stesso;

il cittadino che ha ricevuto l'avviso bonario da parte della Regione e ritiene corretta l'azione di recupero regionale deve provvedere al pagamento entro 30 giorni dalla notifica dell'avviso; il cittadino che ha ricevuto l'avviso bonario da parte della Regione e non ritiene di dover pagare può inviare la documentazione sulla base delle modalità riportate nell'avviso stesso. Il soggetto può fruire di una rateizzazione dell'importo, però è necessario attendere l'emissione della cartella esattoriale di Equitalia, decorso il termine utile per il pagamento dell'avviso bonario. La cartella esattoriale Equitalia, però, presenterà dei costi di carico aggiuntivi rispetto a quelli contenuti nell'avviso bonario regionale;

sembra che siano stati commessi errori nell'invio della comunicazione, soprattutto ai pensionati a basso reddito;

evidenziato che:

prendendo, ad esempio, un totale di recupero di 38,87 euro, su 12,40 euro di prestazione, 1,47 euro risultano essere di interessi e 25 euro di spese amministrative;

anche se l'errore è stato commesso dal medico, il cittadino è tenuto a pagare l'importo perché comunque ha usufruito di un'esenzione che non gli spettava,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda porre in essere al fine di verificare l'attendibilità e la congruità dell'azione di recupero posta in essere dalla Regione Lazio, tenuto conto, anche, della possibilità che, in generale, le spese amministrative risultino essere superiori al costo della prestazione, eventualità questa che comprometterebbe, necessariamente, la fiducia dei cittadini nella validità e correttezza del sistema sanitario nel suo complesso, e del Ministero stesso;

se tali iniziative, poste in essere a distanza di anni, su prestazioni erogate, possano essere espressione, visto l'elevato numero di lettere bonarie inviate (235.000 casi), di un servizio sanitario non efficiente e competente nella Regione Lazio, e se intenda, in questo caso, porre in essere iniziative volte a implementare ulteriormente nel piano di rientro della Regione l'efficienza del suo sistema sanitario;

se la Regione Lazio risulti essere l'unica Regione dove si è verificata nel 2015 questa azione di recupero di «somme dovute».

(4-04942)

MAZZONI. – *Ai Ministri della difesa e degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* – Premesso che:

nel corso delle audizioni svoltesi nell'Ufficio di presidenza della 4ª Commissione permanente (Difesa) del Senato e nella Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani il Ministro dell'interno dei *peshmerga* del Kurdistan iracheno Karim Sinjari ha ringraziato l'Italia per il supporto militare e logistico avuto nella difficilissima opera di contrasto ai terroristi di Daesh, ma ha anche chiesto nuovi e urgenti aiuti;

in un'intervista al quotidiano «Huffington Post» lo stesso ministro ha detto: «"Se potessi rivolgermi direttamente al presidente Matteo Renzi, gli direi come ad un amico che i Peshmerga curdi non stanno combattendo solo per la loro libertà, ma per la libertà di tutto il mondo dalla minaccia dello Stato Islamico. Gli direi che in questo momento stiamo difendendo dieci milioni di persone e un quarto del territorio dell'Iraq. E gli direi che noi siamo disposti a continuare fino alla fine, ma per vincere questa battaglia abbiamo bisogno di ben altro che un po' di fucili. Ci servono carri armati, blindati, artiglieria pesante, equipaggiamenti contro gli attacchi

chimici e armi controcarro. Ci serve tutto quello che può consentirci di affrontare l'Isis alla pari. Il resto, il coraggio sul campo, ce lo mettiamo noi"»;

la recente riconquista della città di Sinjar è stata fondamentale perché, riprendendo quella città e il controllo dell'autostrada 47 che collega l'Iraq alla Siria, è stata tagliata la via dei rifornimenti e il commercio di viveri, petrolio e armamenti di Daesh;

il fronte su cui si combatte la guerra è lungo 1.050 chilometri e non c'è notte che i terroristi di Daesh non tentino un'azione contro i *peshmerga* con bombe, attacchi suicidi con *kamikaze* o auto imbottite di tritolo;

i terroristi di Daesh hanno già utilizzato almeno 4 volte armi chimiche contro i *peshmerga* curdi cianuro a gennaio e iprite l'11 agosto a sud di Erbil. Ci sono stati 37 *peshmerga* colpiti e le analisi condotte in laboratori della coalizione alleata hanno confermato la presenza di questi gas nelle cariche di mortaio esplose. Sono gli stessi composti che Saddam utilizzò per la strage che fece 5.000 vittime nel villaggio curdo di Halabja il 16 marzo 1988;

il Governo iracheno ha un pesante arretrato col Kurdistan iracheno, non versando da un anno e mezzo il 17 per cento dello spettante *budget* nazionale, una cifra che supera i 15 miliardi di dollari;

nel conflitto in atto i *peshmerga* sono caricati di un'enorme responsabilità, ma a questa responsabilità non corrisponde, da parte degli alleati, tutto l'aiuto di cui avrebbero bisogno, perché le armi che Daesh ha a disposizione sono molto più sofisticate;

nel territorio del Kurdistan iracheno sono attualmente ospitati 1.700.000 rifugiati e la popolazione è aumentata del 28 per cento. È gente che ha bisogno dei più elementari mezzi di sopravvivenza. Gente di ogni etnia e religione: musulmani, cristiani, sunniti, sciiti, yazidi che in Kurdistan hanno ritrovato le radici di una convivenza pacifica;

per questa immane emergenza umanitaria, la situazione economica del Kurdistan iracheno è praticamente al collasso e, se l'Unione europea non interviene, i profughi potrebbero cercare altre vie di fuga, proprio verso l'Europa;

per questo servono urgentemente nuove risorse economiche e militari;

considerato che l'Unione europea ha stanziato in favore della Turchia 3 miliardi di euro per aiutare il Governo di Ankara a ospitare i 2 milioni di profughi attualmente presenti a causa del conflitto in Siria e in Iraq per impedire un nuovo afflusso di profughi verso l'Europa,

si chiede di sapere:

se il Governo abbia intenzione di garantire al Governo del Kurdistan iracheno nuovi rifornimenti militari, a partire dalle munizioni di cui i *peshmerga* sono attualmente sprovvisti;

se sia pronto a garantire nuove risorse economiche e interventi per scongiurare una catastrofe umanitaria;

se abbia intenzione di assicurare assistenza sanitaria ai *peshmerga* feriti e di curare nelle strutture sanitarie italiane i feriti più gravi, come richiesto sia dal ministro Sinjar che dall'alto rappresentante del Kurdistan iracheno in Italia Rezan Kader;

se abbia intenzione di attivarsi presso l'Unione europea perché uno stanziamento straordinario di importo simile a quello attivato per la Turchia venga indirizzato anche in favore del Kurdistan iracheno, che, in un territorio molto più piccolo, ospita 1.700.000 profughi.

(4-04943)

DE PETRIS. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

dal 1996 all'interno dell'ospedale «Carlo Forlanini» di Roma, su richiesta dell'Ufficio diritti degli animali del Comune di Roma, è stato autorizzato l'utilizzo dell'edificio ex ricovero per animali dell'ospedale Forlanini per la raccolta e l'accoglienza dei gatti della comunità felina dell'ospedale, con il nulla osta dell'azienda ospedaliera «Nicholas Green», formata dagli ospedali San Camillo, Forlanini e Spallanzani, nota prot. 4424 del direttore sanitario, e nulla osta confermato con nota prot. 3015 del 9 aprile 1996 della direzione sanitaria del presidio ospedaliero Forlanini;

all'ex ricovero per gli animali «Montoni» è stata annessa una zona limitrofa per estendere e ampliare il gattile;

i lavori per la ristrutturazione dello spazio e per la bonifica dell'area annessa sono stati finanziati in parte dalla azienda ospedaliera San Camillo-Forlanini, mentre ulteriori fondi erogati dalla Regione Lazio, dal Ministero della salute, donati da volontari e da cittadini che amano gli animali, sono stati utilizzati per il miglioramento della struttura, al fine di essere più fattivi nell'accogliere, curare, sterilizzare e far adottare gatti randagi;

la presidente dell'associazione AZALEA è stata prescelta dall'azienda ospedaliera San Camillo-Forlanini come responsabile della colonia felina e della gestione del gattile;

l'associazione è iscritta nel registro regionale delle organizzazioni di volontariato, sezione Ambiente, natura e animali, con decreto direttoriale n. D3074 del 10 ottobre 2006, ai sensi delle leggi regionali 28 giugno 1993;

nel 2011 è stato rilasciato dall'Area dipartimentale di Sanità pubblica veterinaria dell'azienda USL Roma il nulla osta ai fini igienico-sanitari e sotto l'osservanza delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, all'attivazione di un concentramento animali limitato a gatti

(massimo 300 soggetti) nel parco dell'ospedale Forlanini, gestito dall'associazione AZALEA *onlus*, nella figura della presidente signora Daniela Froidi;

in tutti questi anni di attività, il gattile ha rappresentato un importante punto di riferimento per la qualità del servizio e per la qualità dell'ambiente di vita degli animali che vi soggiornano fino all'adozione;

l'associazione si è distinta nel territorio e a livello cittadino per il pregiato lavoro di manutenzione, per le numerose iniziative volte a combattere il randagismo e a favorire le adozioni;

il presidente della Regione Zingaretti ha attivato un tavolo di lavoro per definire nuove funzioni e forme di utilizzo del complesso del Forlanini, garantendo nel contempo il mantenimento del gattile nel sito attuale;

il gattile, per il posizionamento attuale, non creerebbe disturbo o interferenze a qualsiasi ipotesi di utilizzazione degli edifici;

a causa dei danni causati dai continui furti di rame, il gattile attualmente è privo di corrente elettrica, indispensabile per garantire il servizio e il lavoro dei volontari e, nonostante assicurazioni da parte della segreteria del presidente della Regione, la stessa non è stata ancora riattivata se non per il servizio 118, e per il servizio Telefono azzurro;

considerato che:

in applicazione alla legge quadro n. 281 del 1991 in materia di randagismo, i gatti liberi sono protetti dallo Stato, è vietato a chiunque di maltrattarli ed è vietato allontanarli dai luoghi, nei quali trovano abitualmente rifugio, cibo e protezione;

la legge regionale di recepimento n. 21 del 1994 prevede per i gatti che vivono in libertà le stesse tutele e parimenti alla legge quadro nazionale, vieta a chiunque di maltrattarli e spostarli dal loro *habitat*,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei gravi fatti esposti e quali provvedimenti urgenti di competenza intenda adottare al fine di impedire la chiusura del gattile, che costituisce chiaramente un argine volto a fronteggiare il fenomeno del randagismo, particolarmente accentuato nella capitale;

se non ritenga, in particolare, necessario e urgente porre in essere iniziative rivolte al Comune di Roma, alla Regione Lazio e conseguentemente alla ASL competente, per attivare automatismi di vigilanza affinché vi sia, da parte delle istituzioni territoriali, la rigorosa applicazione della normativa regionale, nazionale e comunitaria in materia di tutela degli animali e nello specifico la stipula di una nuova convenzione con l'associazione AZALEA, per l'affidamento e la gestione del gattile *in loco*, senza prevederne lo spostamento, nonché la garanzia della fornitura e della continuità dell'erogazione di corrente elettrica.

(4-04944)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-02429, del senatore Aracri, sull'installazione e il mancato utilizzo della rete WAN in alcune strutture comunali di Fiumicino (Roma);

13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-02426, della senatrice Moronese ed altri, sul progetto di una centrale a biomasse nel territorio di Calvi Risorta (Caserta).