



Assemblea

**RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI**

ASSEMBLEA

551^a seduta pubblica (antimeridiana)
giovedì 10 dicembre 2015

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

INDICE GENERALE

RESOCONTO STENOGRAFICO Pag. 5-48

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 49-61

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) 63-82

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE	Pag. 5
SANTANGELO (M5S)	5
Verifiche del numero legale	5

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 6

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione e approvazione:

(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)

Discussione e approvazione della questione di fiducia:

PRESIDENTE	6, 7, 9 e passim
DI MAGGIO (CoR)	7
MAZZONI (AL-A)	8
MUSSINI (Misto)	9
SANTANGELO (M5S)	11
CAPPELLETTI (M5S)	12
AIROLA (M5S)	13, 14
GIOVANARDI (AP (NCD-UDC))	14, 15
MALAN (FI-PdL XVII)	17
BRUNI (CoR)	20
STEFANI (LN-Aut)	22

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	Pag. 24
----------------------	---------

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B e della questione di fiducia:

FALANGA (AL-A)	24
BUEMI (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)	27
MUSSINI (Misto)	28
BENCINI (Misto-Idv)	29, 30
D'ASCOLA (AP (NCD-UDC))	30
GIARRUSSO (M5S)	33
CALIENDO (FI-PdL XVII)	34
LUMIA (PD)	37
CUCCA (PD), relatore	40
Votazione nominale con appello	40

CONFERENZA DEI PRESIDENTI DEI GRUPPI PARLAMENTARI

Convocazione	43
------------------------	----

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE	43
----------------------	----

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA 43

Discussione di proposte di modifica: reiezione di una proposta della senatrice De Petris:

PRESIDENTE	46, 47, 48
DE PETRIS (Misto-SEL)	46
CANDIANI (LN-Aut)	46, 48
GIARRUSSO (M5S)	47
Verifiche del numero legale	47, 48

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.

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 859-1357-1378-1484-1553-B	
Emendamento 1.700	<i>Pag.</i> 49
Articoli da 1 a 8	55

ALLEGATO B

CONGEDI E MISSIONI	63
-------------------------------------	----

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a interrogazioni	<i>Pag.</i> 63
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	63
Mozioni	64
Interrogazioni	69
Interrogazioni da svolgere in Commissione	82

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente GASPARRI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,33*).
Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta anti-meridiana del 3 dicembre.*

Sul processo verbale

SANTANGELO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (*M5S*). Signor Presidente, chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

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

(La richiesta risulta appoggiata).

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

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,37*).

Seguito della discussione e approvazione 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 9,37)*

Discussione e approvazione della questione di fiducia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 nella seduta di ieri il relatore ha svolto la relazione orale, è stata respinta una questione pregiudiziale, ha avuto luogo la discussione generale ed il rappresentante del Governo ha posto la questione di fiducia sull'approvazione dell'emendamento 1.700, interamente sostitutivo del testo del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B.

Dichiaro aperta la discussione sulla questione di fiducia.

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

DI MAGGIO (*CoR*). Signor Presidente, ruberò pochissimo tempo. Credo si sia arrivati al parossismo parlamentare, un momento di esasperazione attraverso il quale si pone la questione di fiducia su un disegno di legge che parte direttamente... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Senatore Di Maggio, prosegua pure: i colleghi ovviamente le consentiranno di svolgere il suo intervento.

DI MAGGIO (*CoR*). Grazie.

Come dicevo, siamo arrivati a una sorta di parossismo parlamentare, per cui viene posta la questione di fiducia su disegni di legge che partono dal Parlamento e su una questione che francamente mi sembra avvilente per l'intelligenza dei parlamentari. Vorrei richiamare uno *slogan* tanto caro alla sinistra, che diceva: «Se non ora quando?». Come si fa a poter sopportare una violenza di questo tipo su un argomento su cui francamente non c'è davvero alcun motivo di porre la questione di fiducia? (*Applausi della senatrice Bignami*).

Esaminando i lavori svolti in Commissione e sentendo anche i commissari del partito di maggioranza convenire su molte delle istanze che erano state poste dalle opposizioni mi domando come si possa, in una situazione come questa, porre la questione di fiducia su un argomento che francamente sembra risibile. Lo dico perché poi si cercano anche le giustificazioni a comportamenti reiterati e chiusi rispetto a quella che dovrebbe essere la dinamica parlamentare.

Cosa c'è dietro un provvedimento del genere? Forse le *lobby* dei produttori di biciclette che insistono perché questo provvedimento venga promulgato? Non lo so. Risulta financo ridicolo cercare giustificazioni alla richiesta di voto di fiducia.

Naturalmente, in una situazione come questa, le contrapposizioni si esasperano. Non ci si può sempre accusare di essere quelli che non vogliono le riforme. Come ho detto ieri in fase di discussione generale, siamo sempre al tentativo di fare dei provvedimenti legislativi una forma pubblicitaria, di quelle cui purtroppo da molto tempo siamo abituati, del «venghino, signori, venghino». Non è possibile, cioè, dare una risposta vendicativa con quello che dovrebbe essere un provvedimento di legge. Non possiamo legiferare sempre con la pancia e mai con l'intelligenza.

Ciò detto, relativamente alla questione di fiducia, il Gruppo dei Conservatori e Riformisti non può che prendere atto dell'ennesima violenza perpetrata ai danni del corretto funzionamento legislativo delle Camere e credo che, come dirà poi il collega che farà la dichiarazione di voto, non potremo (e in questa situazione men che meno) accordare la fiducia al Governo su un atto come questo. (*Applausi dal Gruppo CoR*).

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

MAZZONI (*AL-A*). Signor Presidente, il maxiemendamento presentato in tutta fretta dal Governo sull'omicidio stradale dimostra che le critiche di quasi tutti i Gruppi parlamentari al testo uscito dalla Camera erano più che fondate. Inutile ripetere che era meglio evitare il ricorso alla fiducia su un provvedimento di iniziativa parlamentare che per le sue implicazioni avrebbe la necessità di essere approvato con la maggioranza più ampia possibile del Parlamento. Evidentemente, quando si fa uno *spot* propagandistico poi ci si mette nella condizione di portarlo in fondo, costi quel che costi, a discapito della qualità legislativa, anche se a pagarne il prezzo saranno i cittadini, in questo caso i 20 milioni di automobilisti che ogni mattina escono di casa per accompagnare a scuola i figli o per recarsi al lavoro e che rischiano, per un errore alla guida, anni e anni di galera, perché questo provvedimento non distingue sufficientemente il pirata della strada o il criminale che si droga e poi si mette al volante da chi per un'episodica distrazione causa la morte o lesioni ad altri.

Questo maxiemendamento corregge solo in parte le gravissime anomalie del testo licenziato dalla Camera, ampliando le attenuanti quando la responsabilità dell'incidente non è tutta dell'imputato, estendendo l'arresto obbligatorio in flagranza ai conducenti professionali anche in caso di ebbrezza «media» – per inciso salvaguardare proprio chi guida per professione era una palese assurdità – e revocando la patente «lunga» anche per chi ha una licenza di guida non italiana.

La novità più importante riguarda i casi in cui c'è concorso di colpa, che comporta la diminuzione della pena fino alla metà. Se ne avrà diritto ogni volta in cui la responsabilità non sia solo del colpevole, mentre nel testo della Camera questo era previsto solo quando emerge «una condotta colposa della vittima». Il guidatore imputato non poteva dunque usufruire del dimezzamento della pena nemmeno in caso di colpa di terzi, per esempio dell'ente proprietario della strada che spesso mette chi guida in condizione di sbagliare.

L'aver corretto gli errori più grossolani, reintroducendo in parte la normativa uscita dalla prima lettura del Senato, non è comunque sufficiente per dire che ci troviamo di fronte a una legge equilibrata. Anzi. Le nuove fattispecie di reato introdotte restano infatti non rispondenti al requisito della ragionevolezza secondo il quale l'uso della discrezionalità legislativa deve soddisfare il principio di proporzionalità tra illecito e sanzione. Resta in tutta la sua gravità, insomma, la discrepanza tra l'entità della pena inflitta per l'omicidio stradale e le lesioni personali stradali in relazione ai limiti minimi edittali previsti per altri casi di omicidio colposo come l'omicidio commesso in violazione della disciplina degli infortuni sul lavoro o per colpa medica grave.

Quanto poi all'aggravante della fuga del conducente, prevista sia per l'omicidio stradale che per le lesioni personali stradali, restano profili di incongruità che emergeranno 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 determina quindi, nella ipotesi di minore gravità, l'effetto paradossale di un aumento di pena abnorme e comunque proporzionalmente maggiore rispetto alle ipotesi più gravi.

Dunque, oggi approverete una legge molto attesa, ma eccessivamente repressiva e punitiva, che criminalizza in maniera draconiana anche chi non è ubriaco, né drogato. Quando per un decimo di punto di tasso alcolico in più o in meno riscontrato nel sangue si rischiano anni ed anni di carcere, sarebbe necessario basarsi su elementi certi, che vengano da rilevazioni complete ed 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 e degli strumenti necessari.

Concludendo, legiferare sull'onda dell'emozione non è mai una buona cosa in quanto si rischia, come in questo caso, di produrre leggi che non reggono né ai principi del diritto, né ai cardini del nostro ordinamento costituzionale, con il rischio finale di fare un favore ai criminali della strada che potranno appellarsi alla incostituzionalità della norma. E questa sarebbe la beffa più grande. (*Applausi dal Gruppo AL-A*).

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

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, siamo sostanzialmente di fronte ad una fiducia gratuita ed inopportuna perché posta su un disegno di legge di iniziativa parlamentare e su un tema delicato come quello delle punitzioni dell'omicidio.

Stamani vedo in Aula una grande agitazione alla mia destra e capisco che ci siano parecchi mal di pancia nell'affrontare questo voto di fiducia. Vedremo cosa succederà con i numeri, le assenze, il numero legale, chi va e chi viene. Per il momento, signor Presidente, sarebbe però cosa gradita se i colleghi lasciassero almeno parlare i pochi che hanno ancora il coraggio di intervenire su questo disegno di legge. (*Brusio in Aula*).

PRESIDENTE. Prego i colleghi di diminuire il tono di voce.
Prego, senatrice Mussini.

MUSSINI (*Misto*). Come dicevo, si tratta di una fiducia inopportuna e gratuita.

L'omicidio è ritenuto, storicamente ed antropologicamente, il reato più grave per qualunque schema e forma del diritto e sul quale non ci si può permettere di agire in modo sconsiderato, inopportuno e, in questo caso, antidemocratico. Dico antidemocratico perché, nella sostanza, con questo maxiemendamento si fa più un intervento di coordinamento che un'operazione con cui affrontare i temi che, nel corso della discussione generale, hanno suscitato perplessità nell'ambito del provvedimento.

La domanda è perché sia stata posta questa fiducia gratuita. Torno a ribadire quanto detto nella seduta di ieri. La fiducia è stata apposta perché questo è un provvedimento del capo, che poco più di un anno fa ha detto: «Oggi le cose sono profondamente cambiate, non per la famiglia che continua ad avvertire il peso di una assenza, ma sono cambiate perché oggi siamo qui, siamo a Roma, a Palazzo Chigi e abbiamo la responsabilità di fare in modo che quanto è accaduto non rimanga senza conseguenze. Oggi che vi ritrovate per ricordare il compleanno di Lorenzo prendo un impegno: l'omicidio stradale e l'ergastolo della patente sono due provvedimenti che il Parlamento ha già cominciato ad esaminare. Il Parlamento sta discutendo ora. Io me le ricordo le domande anche corrucciate della famiglia, ad alcune di queste siamo in grado di dare risposta». Noi legiferiamo su un tema giusto ed importante soprattutto per rispondere, con questo voto di fiducia, alla promessa che il Presidente del Consiglio ha fatto.

C'è un giudice a Palazzo Chigi che, in un sol colpo, è riuscito a concentrare nelle sue mani i poteri esecutivo, legislativo e giudiziario. Il giudice di Palazzo Chigi ha deciso che questo Parlamento deve legiferare esattamente nei modi e nei tempi che egli ha stabilito.

Credo non sfugga a nessuno che tutto ciò determina anzitutto la totale mancanza di cultura democratica; ripeto: la totale mancanza di cultura democratica. Non sto lanciando un allarmismo sull'emergenza democratica, ma questa è certamente una mancanza di cultura democratica. È anche certamente una mancanza di cultura legislativa, perché nelle piccole correzioni fatte si provvede ad alcuni punti, come per esempio la faccenda della guida dello straniero.

Io vedo, però, per esempio, un aspetto che mi riempie di inquietudine e spero che qualcuno abbia il coraggio di alzarsi e di rassicurarmi. Con riferimento alla correzione che riguarda il conducente che non si ferma (in pratica, l'omissione di soccorso), ho fatto due conti. Se qualcuno, completamente ubriaco, investe un'altra persona e scappa, qui c'è scritto che, comunque, avrà un aggravante che non potrà essere inferiore a cinque anni. La fattispecie introdotta oggi riguarda tassi alcolemici anche di due nature diverse.

Prendiamo il caso più grave. Nel caso di tasso alcolemico più alto le pene edittali sono tra gli otto e i dodici anni. Se uno scappa, subisce un aggravante che non può essere al di sotto dei cinque anni. Se scappa e poi si costituisce e il suo tasso alcolemico, per ragioni fisiologiche, è scomparso, rientra nel caso del primo comma: da due a sette anni. Se sommo i cinque anni dell'aggravante con i due del minimo della pena (da due a sette anni) il risultato è sette, che è sempre inferiore a otto anni, che è la pena edittale minima per chi viene colto con un tasso alcolemico alto.

Mi viene allora da pensare che forse qualcuno, facendosi due conti, potrebbe addirittura pensare che sia più conveniente scappare. Nell'incertezza se la persona investita sia rimasta uccisa o no, potrebbe pure scappare. Io, consapevole dei miei limiti nella conoscenza di tutte le pieghe del diritto (cosa che non si può sicuramente dire di chi scrive questi testi),

spero che qualcuno si alzi e mi dica che non è così, che c'è una qualche ragione per cui non è così.

Se in questo testo dovesse rimanere una qualunque ipotesi per la quale qualcuno possa pensare che sia più conveniente scappare, piuttosto che fermarsi e farsi fare delle analisi che poi verifichino un tasso alcolemico alto, allora questa non solo è una legge inutile, ma è anche una legge potenzialmente e profondamente dannosa.

Siamo qui chiamati ad intervenire, invece di lasciare tutto all'intelligenza collettiva e alle competenze, che comunque non sono state messe al servizio di una volontà politica, ma di un'esigenza riconosciuta come giusta: porre fine a pessime abitudini; abitudini che comunque sono ancora coltivate da troppi italiani e sono quelle di una guida spericolata e che può mettere in difficoltà, come vediamo tutti i giorni sulle nostre strade. Questa è una volontà certa di questa Assemblea.

Veniamo messi davanti a un emendamento che reca la firma di Maria Elena Boschi. Questa mi sembra proprio la sua firma. Se questo provvedimento dovesse poi risultare non solo inutile ma addirittura dannoso adesso, grazie a questo voto di fiducia, abbiamo un nome e cognome cui chiedere conto. E non basta dire che intanto la approviamo e poi la modificheremo, perché in più di 20 anni di insegnamento io mi sono battuta proprio per il contrario. Non esiste «l'errorino»: in particolare quando ci si occupa della vita degli altri l'errorino non esiste. Vorrei vedere chi di voi andrebbe a farsi operare da un chirurgo che dica di fare intanto un'operazione e poi, se qualcosa non dovesse funzionare, di tornare indietro. Le cose si fanno bene. Le cose si cerca di farle nel modo migliore possibile, soprattutto quando si tratta della vita delle persone: sia di coloro che rischiano, perché possono rimanere sulla strada, non essere assistite e quindi morire (e c'è il dolore delle famiglie intorno a queste persone), sia quando si tratta di accertare le responsabilità e di punire in modo giusto coloro che si sono messi nelle condizioni di causare un incidente. Ecco, qui non è consentito l'errorino. Qui non sarà mai sufficiente l'approfondimento. E la fiducia di oggi è un pessimo segnale su come viene considerata l'attività legislativa. All'errorino rimedieremo, ma non si fa così: pessimo esempio. (*Applausi dal Gruppo Misto*).

SANTANGELO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTANGELO (*M5S*). Signor Presidente, vorrei chiedere un chiarimento. Non è stato comunicato all'Assemblea che è stata convocata la Conferenza dei Capigruppo per le ore 10. Le chiedo, pertanto, informazioni in merito e di procedere alla sospensione dei lavori, come si è sempre fatto fino ad oggi.

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo è alle ore 10, ma sapevo che i Gruppi hanno dato l'assenso a proseguire la discussione sulla

fiducia durante la Conferenza dei Capigruppo. Il suo Gruppo non è di questo avviso, evidentemente.

AIROLA (*M5S*). Fatele tra voi le cose, non è un problema! Decidete voi! È un insulto, voi insultate quest'Assemblea! (*Proteste dei senatori Airola e Centinaio. Commenti della senatrice De Petris*).

PRESIDENTE. Poiché anche il Gruppo Misto e il Gruppo della Lega Nord non sono d'accordo nel proseguire i lavori e chiedono una sospensione della seduta, quando si svolgerà la Conferenza dei Capigruppo i lavori saranno sospesi.

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

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, colleghi, ci apprestiamo a votare una riforma che secondo me è molto importante. È una riforma che marcherà nel nostro Paese l'esistenza di un prima e di un dopo e che non potrà non modificare lo stesso approccio alla guida di tantissimi cittadini. Questa riforma ha veramente un obiettivo ambizioso, quello di salvare vite umane. L'approccio alla guida del nostro Paese non potrà più essere lo stesso, ma dovrà essere più prudente, più responsabile e più attento, perché non possiamo più accettare che le migliaia di vittime di incidenti stradali nel nostro Paese siano considerate un male inevitabile. Non possiamo più tollerare che responsabili di omicidio stradale, magari a seguito di assunzione di droga o abuso di alcol, la facciano franca a causa di una legislazione inadeguata, sia sul piano sanzionatorio che su quello della deterrenza.

Ma questo provvedimento contiene anche alcuni errori ed imperfezioni; le modifiche intervenute all'ultimo minuto non ne sono altro che la riprova. Siamo lieti che siano intervenute queste modifiche, che vanno a sanare degli errori palesi del provvedimento; errori che noi del Movimento 5 Stelle abbiamo ripetutamente denunciato, sia in Commissione che ieri nel dibattito in Assemblea. Ci sono anche altri errori in questo testo, cui si sarebbe potuto facilmente rimediare approvando pochi ulteriori emendamenti mirati, se non fosse stata posta la fiducia da voi e dal Governo.

Ad esempio, questo provvedimento aumenta generalmente le pene, sia detentive che accessorie (ovviamente parliamo della revoca della patente); questo va nella direzione giusta. Ma questa legge paradossalmente causerà anche il risultato opposto: potrà consentire cioè la riduzione delle pene già previste oggi per l'omicidio stradale, se il sinistro avviene con il concorso di colpa. A causa del *favor rei*, tale sostanziale riduzione di pena si applicherà retroattivamente anche ai processi in corso. Insomma, c'è un indultino mascherato in una norma che dovrebbe andare semplicemente nella direzione opposta.

In secondo luogo, questa norma non considera l'ipotesi di sanzioni penali alternative alla detenzione carceraria. Ci sarebbe voluto più coraggio, considerando anche l'ipotesi di pene diverse ed innovative per i fatti

meno gravi, come l'affidamento ai servizi sociali, ai servizi di riabilitazione per infortunati della strada, ai servizi di assistenza alla persona e di assistenza ospedaliera obbligatoria; sanzioni da associare naturalmente a quella accessoria della revoca della patente.

In terzo luogo il rischio di incostituzionalità della norma è presente non tanto e non solo con riferimento al rispetto dei canoni di ragionevolezza e proporzionalità delle pene, richiamati peraltro nel parere della 1ª Commissione, quanto piuttosto nell'aggravante della fuga che, a causa della sua formulazione, potrebbe avere l'effetto paradossale di un aumento di pena maggiore nelle fattispecie meno gravi, rispetto a quelle più gravi.

Certamente sarebbe stato un errore, per questa maggioranza, non rimediare alle lacune della norma per evitare una nuova lettura alla Camera. Maggioranza e Governo hanno dimostrato al Paese intero, con la legge Boccadutri, approvata da entrambi i rami del Parlamento in soli quindici giorni, che quando c'è la volontà politica di approvare un provvedimento, la navetta tra le Camere non rappresenta certo un problema di tempo.

Ma la questione di fiducia rende impossibile migliorare ulteriormente questo testo; questione di fiducia che peraltro non comprendiamo, perché servirebbe per limitare l'ostruzionismo delle opposizioni, ostruzionismo che evidentemente non c'è. Non possiamo che stigmatizzare, quindi, pur in presenza di un ulteriore reindirizzamento del provvedimento alla Camera, il fatto che non sia stata ammessa dalla maggioranza la discussione sugli emendamenti, che avrebbero potuto sensibilmente e ulteriormente migliorare il testo finale.

In conclusione, pur migliorabile, questo provvedimento rappresenta uno strumento per contrastare il ben triste primato di incidenti stradali mortali nel nostro Paese. La vita umana è il bene assoluto a cui non possiamo che orientare il nostro impegno. Lo dobbiamo ai tanti, troppi morti che hanno macchiato con il loro sangue le strade del nostro Paese. Lo dobbiamo ai tanti, troppi feriti da incidenti stradali. Lo dobbiamo alle tante associazioni di parenti delle vittime della strada, che tanto hanno fatto per portare a casa questo risultato. Lo dobbiamo a tutti i cittadini italiani in attesa da anni di una legge in grado di sanzionare severamente quanti si mettono al volante ubriachi o drogati, o si rendono colpevoli di gravissime violazioni del codice della strada. Infatti, adottare questi comportamenti scellerati significa anche mettere in conto, consapevolmente, di uccidere. E quindi come tali, questi gravissimi comportamenti, devono essere sanzionati.

AIROLA (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa, senatore?

AIROLA (*M5S*). Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AIROLA (*M5S*). Signor Presidente, vorrei capire se davvero si sta svolgendo una Conferenza dei Capigruppo.

PRESIDENTE. Non c'è la Capigruppo, si sta procedendo con la discussione.

AIROLA (*M5S*). E, allora, come mai...

PRESIDENTE. Non è in svolgimento: è stato sollevato un problema e ho risposto che la Conferenza dei Capigruppo non c'è.

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

GIOVANARDI (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, la presentazione della questione di fiducia...

AIROLA (*M5S*). L'ha detto lei prima!

PRESIDENTE. Non c'è più.

AIROLA (*M5S*). Allora si è sbagliato? (*Commenti*).

Ma perché non vai a fare in culo? E adesso datemi dieci giorni di sospensione, ora che avete sentito la parola «culo»! Vergognatevi!

GIOVANARDI (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, vorrei parlare come se il Senato della Repubblica esistesse ancora e non prendendo atto che è stato già soppresso. Questa fiducia, purtroppo, pone una questione di merito e una di metodo. Quella di metodo è che il Senato, di fatto, viene cancellato. Infatti, colleghi, ricorderete che in giugno, su questo tema, il Senato non solo si era pronunciato, ma lo aveva fatto dopo una discussione appassionata in Assemblea su una questione fondamentale. Per l'omicidio stradale, la pena fino a diciotto anni di carcere deve essere attribuita come sanzione a chi si mette in condizione di dolo eventuale, cioè di nuocere a se stesso e agli altri (l'ubriaco, il drogato, chi va a una velocità folle), oppure – come si diceva una volta al militare – il messaggio di questo provvedimento è: «stai preoccupato»? In sostanza, chiunque si metta alla guida di una macchina, con tutta la buona fede e la prudenza del mondo, sia una madre di famiglia che porta i bambini a scuola, sia un agente di commercio, sia un ragazzo neopatentato, può finire in carcere fino a diciotto anni per quello che era stato scritto e che avevamo tolto.

Qui sono stati infatti parificati il drogato, l'ubriaco o colui che va a velocità folle a chi, per il sole negli occhi, non vede il semaforo, a chi nelle giornate di nebbia in Val Padana – succede spessissimo – può imboccare una strada in senso contrario perché non scorge il segnale di divieto: succede all'anziano e anche al giovane. Secondo questo provvedimento, se qualcuno in un incidente ammazza una persona deve poi scontare 18 anni in carcere. Questo è un provvedimento fatto per chi ha l'au-

tista, che può circolare in macchina tranquillo, senza pensare di subire conseguenze per il suo comportamento.

Quando questo provvedimento sarà approvato, qualunque cittadino italiano normale che userà macchina saprà di avere sulla propria vita un punto interrogativo. Basterà non tanto un'imprudenza o una negligenza, ma una fatalità a rovinargli per sempre la vita. E – come ho detto ieri – mi sento di dire tutto questo perché da 20 anni sono in prima linea, insieme agli amici della Polizia stradale e a Biserni, presidente dell'ASAPS, a promuovere campagne contro le stragi del sabato sera, per la sicurezza stradale, e il protocollo Drug on street, il primo avviato con l'antidroga, per controllare nelle strade, da mezzanotte fino alle ore sei del mattino, tutti coloro che potevano guidare ubriachi o in preda alla droga. Questa attività ventennale ha prodotto risultati straordinari: siamo passati da 8.000 morti all'anno a 3.000.

A tanti di quelli che adesso si accorgono che c'è un'emergenza. (*Bru-sio*). Scusi, Presidente, ma non riesco a svolgere il mio intervento.

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia, fate silenzio. (*Commenti del senatore Airola*).

GIOVANARDI (*AP (NCD-UDC)*). A quelli che si accorgono oggi che c'è un'emergenza di incidenti stradali chiedo dove erano quando registravano decine di migliaia di morti all'anno. Dove era il Parlamento quando bocciava le mie norme sulle stragi del sabato sera, impedendo che persino alle ore quattro del mattino venisse vietata la distribuzione di alcol e super alcolici ai ragazzi di 18 anni? Dove era il Parlamento quando bocciava queste norme?

Sono contento che il Parlamento abbia preso consapevolezza del problema e ritenga si debba fare ancora di più, perché 3.000 persone all'anno rappresentano qualcosa di estremamente grave da pagare. Ho ricordato, però, ieri – qualche volta con alcuni colleghi molte volte ci siamo appassionati su questo argomento – che, quando c'è un incidente stradale, c'è sempre una vittima, e molte volte la vittima è anche chi causa l'incidente. Ho ricordato ieri un ragazzo la cui storia mi ha colpito perché, avendo avuto per due volte la sfortuna di incappare in un caso simile, si è suicidato, impiccandosi, non riuscendo più a sopportare il peso della colpa e la responsabilità di aver causato incidenti stradali. E quante famiglie di vittime della strada abbiamo conosciuto che hanno subito un trauma incancellabile? Quante volte abbiamo conosciuto famiglie di persone che hanno causato un incidente stradale e che, a loro volta, hanno avuto la vita rovinata per il senso di colpa e perché hanno dovuto giustamente rispondere anche dal punto di vista civile?

La domanda che ho rivolto ieri e che oggi pongo anche al Governo è allora la seguente: quando si è messa in galera per 18 anni una persona che è passata con il semaforo rosso o magari imprudentemente ha fatto un'inversione di marcia, cosa si è risolto? La norma che prevede una detenzione minima dagli otto ai dodici anni che finalità ha? A cosa serve?

Serve a ciò che i rappresentanti del Governo hanno detto. La norma è sbagliata e sia ieri che oggi tutti i colleghi intervenuti hanno sottolineato una serie di castronerie e contraddizioni dal punto di vista penale, per cui magari viene punito più severamente chi ci ha avuto meno responsabilità. Questa mattina abbiamo sentito – verificheremo, ma probabilmente è così – che chi scappa ha tutto l'interesse a farlo perché, quando verrà preso, non sarà più ubriaco e non potrà più essere sottoposto al *test* per cui subirà una pena minore rispetto a chi viene pescato ubriaco subito dopo l'incidente.

Una serie di cose non stanno né in cielo né in terra. Cosa hanno detto i membri del Governo? Dobbiamo dare un segnale e intanto facciamo una legge sbagliata. Colleghi senatori, le leggi si fanno, specialmente su argomenti così delicati, perché durino per venti anni. Non si fa una legge dalla durata di due mesi e già in partenza si dichiara ai giornali che è sbagliata e il Governo è consapevole degli errori, ma nel frattempo la si approva perché bisogna mettere una bandiera, bisogna dare un segnale al Paese. Le leggi si fanno per dare un segnale al Paese? Le leggi si fanno per risolvere i problemi. Le leggi, tecnicamente, devono essere costruite per dare una risposta efficace ad un problema che esiste.

Ogni tanto amo rivolgermi al collega Sergio Zavoli, sempre presente in Aula e rappresentante di un umanesimo cristiano-socialista. Mi piacerebbe sapere anche da lui, magari fuori da questa sede, che senso abbia introdurre nel nostro ordinamento sanzioni di questo genere, che coinvolgono persone che hanno meno della colpa. E ripeto che, nel caso di dolo eventuale, da imputare a chi si mette in macchina dopo essersi ubriacato o drogato, o ai pirati della strada, che ben conosciamo e vanno a velocità folli nei centri storici, in autostrada o nelle strade urbane e provinciali, tutti proviamo un sentimento di rabbia, sostenendo che costoro devono essere neutralizzati. Secondo voi, però, chi procede a 30 chilometri all'ora e, a causa della nebbia, imbocca una strada a senso vietato in città e magari incontra un ciclista, deve scontare dodici anni in carcere? Rivolgo questa domanda perché il Governo ha posto la questione fiducia sul provvedimento in esame e, quindi, ci chiede di votare la fiducia su un obbrobrio.

Annuncio, allora, fin da ora (naturalmente a titolo personale e a nome dei colleghi Augello, Compagna e Quagliariello: ci sarà poi chi farà la dichiarazione di voto a nome del Gruppo del Nuovo Centrodestra), che non ce la sentiamo di votare un provvedimento profondamente sbagliato, per ragioni di merito fondamentali e anche di metodo. È arrivata l'ora di finirla: il Governo mette la fiducia su questioni penalmente rilevanti, ponendosi in contrasto totale con quanto espresso ieri dal Parlamento. Nella seduta di ieri, in discussione generale, tutti gli interventi sono stati critici nei confronti del disegno di legge approvato in Assemblea, proveniente dalla Camera dei deputati. Ci saremmo aspettati nel maxiemendamento l'eliminazione dell'obbrobrio di colpire nel mucchio, minacciando anni e anni di carcere. Quando il provvedimento diventerà legge, milioni di persone, tutte le mattine in cui useranno la macchina, saranno terrorizzate dalle conseguenze che potranno derivare in caso di incidente. Nel maxiemenda-

mento sono state fatte solo due piccolissime modifiche ed è rimasto tale il succo del provvedimento, ossia parificare un caso accidentale, che può capitare a tutti nella vita, a comportamenti che invece vanno sanzionati con forza.

Per questo motivo annuncio che noi quattro colleghi voteremo no alla fiducia. (*Applausi dei senatori Albertini e Malan.*)

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

MALAN (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, nella discussione generale di ieri sono state rivolte numerose, specifiche e puntuali critiche alla stesura del provvedimento in esame e che pure – naturalmente – era partito con le migliori intenzioni. Di fronte, però, a critiche del genere ci si aspetterebbe, nel dibattito parlamentare – per definizione – almeno la spiegazione del perché si reputino infondate e siano da superare. Ci si potrebbe magari dire che la nostra preoccupazione sia superata, perché in un determinato comma si prevede una norma che risolve il problema che abbiamo evidenziato, oppure che le critiche siano infondate, perché nella pratica non accade ciò che abbiamo detto in discussione generale. E invece non è stato così, perché il relatore ha rinunciato a intervenire in replica ed è venuto in Aula il Ministro per i rapporti con il Parlamento a porre la questione di fiducia, senza preoccuparsi di dire una sola parola sul merito, non avendo spiegato minimamente perché si suppone che le critiche siano infondate – si suppone, infatti, che le critiche si ritengano infondate, altrimenti non sarebbe stata messa la fiducia su ciò che è stato criticato – né di spiegare – in Assemblea o fuori di qui – i motivi per cui è stata posta la fiducia, a parte il fatto che bisogna andare avanti.

Bisogna, quindi, andare avanti fino ad approvare una legge incostituzionale, che otterrà l'effetto opposto a quello voluto, ovvero di punire adeguatamente chi, tenendo alla guida comportamenti gravi e gravemente pericolosi, causa la morte o gravi lesioni a persone, cosa che oggi non sempre avviene. Il rischio è di ottenere il risultato che chi effettivamente dovesse adottare questi gravi comportamenti e per essi dovesse venire condannato, possa poi appellarsi all'incostituzionalità di una legge che presenta i numerosi profili di irragionevolezza già citati dai colleghi. Tra questi, uno dei principali è che se a qualcuno dovesse accadere di investire una persona avendo un tasso alcolico superiore a quello consentito (o, a maggior ragione, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti) gli potrebbe pensare di darsi alla fuga e di non prestare soccorso, magari causando con questo la morte dell'investito: il combinarsi delle pene previste da questo provvedimento dà infatti luogo ad una tale follia!

Dall'altra parte, abbiamo un'altissima probabilità di infliggere pene che spesso non si danno a chi volontariamente e premeditadamente uccide in altri modi, a persone che causano la morte o gravi lesioni ad altre per distrazione o per violazioni minime del codice della strada. Certo, costoro vanno puniti, perché non si può passare sopra a certe leggerezze, ma non si può punire così duramente una persona che, per mera distrazione e per

violazioni non così palesemente pericolose del codice della strada, incappa in un evento del genere. È veramente l'opposto di ciò che deve fare la legge. Un incidente stradale mortale è comunque una disgrazia e questo è chiaro. È una disgrazia, perché una persona perde la vita ed i suoi familiari vengono privati del suo affetto e, a volte, di un sostegno essenziale. Ma a questa tragedia se ne aggiunge un'altra: si distrugge la vita di una persona che non aveva neanche l'intenzione di tenere comportamenti pericolosi al punto tale da mettere in pericolo la vita altrui. E si tratta di una tragedia perpetrata dallo Stato, in nome del popolo italiano e per responsabilità di chi, fiducia o non fiducia, voterà questo disegno di legge.

Ma c'è dell'altro. Il testo è pieno di ambiguità e, dunque, crea incertezza nell'interpretazione della legge, che è esattamente l'opposto di ciò che la legge stessa deve perseguire. La legge, specie quando dovrebbe avere carattere dissuasivo, deve essere particolarmente chiara e deve essere chiaro quali siano le conseguenze a certi comportamenti. E lascio da parte il fatto – come è stato detto da chi è intervenuto prima di me – che vi sono situazioni in cui il colpevole addirittura si suicida per il senso di colpa, per aver distrutto la propria vita avendo causato, del tutto involontariamente, la morte di qualcuno con un incidente stradale. Pensare di risolvere questo aumentando le pene è palesemente folle. Ma la chiarezza è assolutamente mancante nel testo e mi riferisco all'espressione «per colpa».

Da quanto ho capito nei passaggi in Commissione e nel precedente esame in Assemblea, laddove – ad esempio – al primo comma dell'articolo 589-*bis*, si dice: «Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale», è possibile che un giudice interpreti la norma nel senso che la colpa consiste nella violazione delle norme. E, quindi, se vi è un incidente e muore una persona «con» violazione di una norma – il che non vuol dire «a causa» di tale violazione – automaticamente diventa colpa.

Faccio allora un esempio paradossale ma realistico: in molte strade del nostro Paese circolare dopo il 15 novembre senza essere muniti delle catene da neve è una violazione delle norme del codice della strada. Se, circolando su quelle stesse strade in una bella giornata di sole e con 20 gradi centigradi, accade un incidente e muore una persona, ciò non è dovuto al fatto che non c'erano le catene da neve nel bagagliaio della macchina. Eppure, c'è una violazione, per cui a chi ha cagionato la morte con violazione, perché la violazione c'è, viene attribuita la colpa. Ed è possibile che succeda questo, perché esiste molta creatività nell'interpretazione di leggi assai più chiare di questa, che è invece ambigua. Tutte le volte che c'è scritto «per colpa», c'è questa ambiguità. E c'è – per esempio – parlando di pene da cinque a dieci anni, quando si afferma che la pena si applica: «Al conducente di un veicolo a motore che, 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 attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona». Cosa vuol dire: «A seguito»?

Si fa riferimento a un conducente che fa un'inversione di marcia (che non dovrebbe fare) in una di quelle aree, e anche in questo caso bisognerebbe definire cosa è una curva, perché ci sono curve con visibilità enorme e altre che non presentano tale condizione. La norma, poi, recita: «A seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di linea continua». Tuttavia, con la linea continua, se si resta all'interno della corsia, si può superare (*Applausi della senatrice Bignami*). Eppure, se a seguito di ciò succede un incidente in cui muore qualcuno, la pena è da cinque a dieci anni di reclusione senza che ci sia chiarezza, in quanto la legge non stabilisce che è a causa del fatto che qualcuno ha compiuto un'inversione di marcia in un luogo pericoloso, ma a seguito.

Come si fa a scrivere una legge così? Come si sa fa, signor rappresentante del Governo, incolpevole perché non è lei ad aver messo la fiducia, e signori della maggioranza, a votare un provvedimento di questo genere? Il Governo ha un bel mettere la fiducia, ma chi vota questo obbrobrio è personalmente responsabile (*Applausi della senatrice Bignami*). Il fatto che il Governo ponga la fiducia non toglie responsabilità al parlamentare, che è libero nel suo mandato e ciò significa che è responsabile. Dite, quindi, al Governo di ritirare la fiducia e si approvi una legge come si deve. In caso contrario, la responsabilità è vostra e le vite che saranno distrutte con questa legge saranno distrutte da voi, cari colleghi. Mi dispiace dirlo.

Sono poi previste disposizioni grottesche. La pena è aumentata di un terzo – e parliamo già di pene di cinque o dieci anni, per cui un terzo di quelle sanzioni è già qualcosa di piuttosto serio – se la persona non è munita di patente di guida, oppure ha la patente sospesa o revocata. Non si capisce se il caso in cui il conducente abbia la patente scaduta rientri o meno in questa fattispecie. Ci si appella – speriamo – al buon senso del giudice, il quale però, con tutta la buona fede e la buona volontà, come fa a capire se la patente scaduta rientra in questi casi? È vero che non è revocata né sospesa, ma se ho una patente scaduta da un giorno o da dieci anni per definizione non ho la patente: ho un pezzo di carta su cui è scritto «patente», ma è scaduta; ma è anche vero che non è né sospesa né revocata. In quel caso si applica l'aumento di un terzo della pena? Non si capisce. Vengono dati anni di galera come noccioline perché bisogna fare in fretta, perché il signor Renzi vuol fare il *tweet* con l'*hashtag* «lavoltabuona» e, in cambio, si comminano anni di pena in modo del tutto arbitrario e dubbio.

Ancora più grottesca è l'aggravante costituita dal fatto che il veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria, ma deve essere intestato al guidatore. Anche in questo caso non si capisce cosa c'entri il fatto di essere o no in possesso dell'assicurazione obbligatoria. È chiaro che, se è nullatenente, le cose cambiano; ma se ha qualcosa, come una casa, frutto di una vita di risparmi o di eredità, non è nullatenente: di conseguenza, se causa lesioni gravi a una persona, oltre a subire la sanzione penale, pur non avendo assicurazione, deve comunque pagare i danni. Se quella persona ha l'assicurazione, dunque, si prende cinque anni di carcere; se non

ha l'assicurazione si prenderà magari sei anni e otto mesi e in più dovrà dare tutto il suo patrimonio (gli si porta via la casa), perché deve rispondere del fatto di non avere l'assicurazione.

Ma ha senso colpire in questo modo? Cosa c'entra l'assicurazione scaduta con il fatto che una persona ha perso la vita? È veramente una cosa grottesca, incredibile, e appropriatamente – purtroppo il Governo non è grottesco e incredibile solo in questo – essendo un provvedimento osceno, il Governo, che sta portando avanti politiche oscene, pone la questione di fiducia. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulla questione di fiducia posta dal Governo.

Passiamo ora alla votazione dell'emendamento 1.700, presentato dal Governo, interamente sostitutivo del testo del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

BRUNI (*CoR*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNI (*CoR*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, già nello scorso passaggio del presente disegno di legge, il Gruppo Conservatori e Riformisti aveva dichiarato di essere favorevole all'introduzione di un'autonomia fattispecie di reato avente ad oggetto il cosiddetto omicidio stradale. Ma, al contempo, aveva espresso la propria astensione a causa delle diverse incertezze e delle palesi incongruenze del regime sanzionatorio, così come articolato nel disegno di legge. Orbene, quelle perplessità evidenziate lo scorso giugno si sono accentuate e sono diventate ancora più vistose, dal punto di vista giuridico, dopo l'esame e le modifiche apportate dalla Camera.

Dei difetti e dei rilievi negativi ha impeccabilmente eccepito il senatore Palma ieri e tutti gli altri colleghi che sono intervenuti, evidenziando tutte le contraddizioni e i problemi che possono nascere dal testo oggi in esame. E, quindi, in questa mia dichiarazione di voto non voglio ripetere quanto già affermato. Rilevo, però, che il disegno di legge, nonostante le due precedenti letture, non risolve il problema della sproporzione delle sanzioni e dell'armonizzazione della nuova fattispecie dell'omicidio stradale con una serie di principi costituzionali e con diverse norme dell'ordinamento penale vigenti.

Eravamo e siamo favorevoli a risolvere, anche con l'introduzione di nuove fattispecie e di più severe sanzioni, il triste fenomeno delle stragi e delle morti ingiustificate sulle strade. Quanto prodotto, però, nei due precedenti passaggi non corrisponde a ciò che auspicavamo. È giusto e necessario usare l'arma della deterrenza, ma dietro questo metodo non si può congegnare un sistema di norme e sanzioni illogico e distonico rispetto a principi generali più volte ribaditi dalla Suprema corte e dalla Consulta.

L'effetto deterrente delle nuove norme può sicuramente favorire una riduzione del numero delle vittime delle strade solo se le sanzioni che dovessero essere erogate supereranno il vaglio dei diversi gradi di giudizio e saranno realmente applicabili nella pratica di ogni giorno in ogni palazzo di giustizia. Ma accanto a tale obiettivo di deterrenza emotiva si sarebbe dovuto conseguire anche la finalità ultima della prevenzione e della tutela della vita umana. In tal senso, anziché limitarsi a contraddittori e forse effimeri aggravamenti di pena – qualora, per esempio, il sinistro si verifici dopo una certa ora – si potrebbe dare impulso a tutta una serie di altri accorgimenti. Si pensi al controllo delle forze di polizia, al pattugliamento di alcuni luoghi (discoteche, pub, punti strategici), alla migliore utilizzazione delle polizie locali, alle attività di prevenzione per una corretta somministrazione delle sostanze alcoliche nei locali pubblici, con positivi e contemporanei effetti anche per la tutela dei minori. Certo, per realizzare tutto ciò, insieme a mere enunciazioni di principio o alla facile introduzione di nuove fattispecie, il Governo avrebbe dovuto reperire le necessarie e congrue risorse. Ma ciò non è avvenuto e, quindi, è molto più facile pensare ad aggravamenti di pena a costo zero e a far proliferare le sanzioni piuttosto che porsi il problema della prevenzione.

Voglio solo ricordare in questa occasione la *vexata quaestio* degli introiti delle sanzioni relative al codice della strada, che dovrebbero andare alle polizie locali e alle altre forze di polizia e che, invece, per quanto riguarda gli enti locali, sono utilizzate per tappare i buchi di bilancio, e, per quanto concerne le forze di polizia, non sappiamo in quale voragine dei conti dello Stato vadano a finire.

Ancora di più si potrebbe ottenere – così come è avvenuto per la circolazione autostradale – con l'introduzione obbligatoria di nuove tecnologie sulle auto. Si pensi ai sistemi di allarme di collisione anteriore con freno automatico, così come – dicevo – sulle autostrade è potuto avvenire per effetto del *tutor*, ovvero ai dispositivi per l'allineamento che aiutano il conducente a non uscire dalla corsia e lo avvertono quando assonnato o distratto. L'incriminazione del conducente con la previsione di sanzioni limitative della libertà pari a quelle stabilite per l'omicidio preterintenzionale (diciotto anni nel caso di morte di una persona e lesione di un'altra, seconda la versione dell'articolo 589-*bis*) può essere un modo per venire incontro alle fondate – sottolineo fondate – richieste provenienti dall'opinione pubblica e dalle diverse associazioni delle vittime della strada. Sicuramente da un punto di vista strettamente giuridico, però, non appare lo strumento idoneo per evitare le morti sulla strada, specie se il sistema sanzionatorio rivela quelle pecche e quelle *defaillance* sulle quali si sono soffermati molti altri colleghi nel corso della discussione generale.

Tralascio, per carità verso il Governo, ogni considerazione sul voto di fiducia che viene utilizzato questa volta addirittura per riformare il codice della strada. Ormai non vi è provvedimento, disegno di legge o atto sottoposto a quest'Aula che non passi attraverso lo strumento del voto di fiducia. Avviene così sempre, in spregio alle prerogative del Parlamento. E questo può avvenire in una logica di uno Stato più efficiente laddove vi

sia realmente un Governo che rappresenta nei consensi almeno una buona parte, una metà dell'opinione pubblica e degli elettori. Ma quando si rappresenta a malapena, con una coalizione un po' rabberciata a livello parlamentare, non più del 30 per cento, penso sia solo un atto di arroganza e addirittura utilizzarlo per fare delle modifiche al codice della strada è veramente una cosa che non si può tollerare.

Per tutti i motivi che ho fin qui evidenziato, confermo il voto di astensione del Gruppo dei Conservatori e Riformisti. (*Applausi dal Gruppo CoR e della senatrice Bignami*).

STEFANI (*LN-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STEFANI (*LN-Aut*). Signor Presidente, purtroppo siamo chiamati per l'ennesima volta a esprimere un voto di fiducia su un provvedimento che, tra l'altro, ha dei contenuti di natura penale, molto delicati, e con un percorso che riteniamo assolutamente non condivisibile, soprattutto negli ultimi momenti di dibattito.

Noi, come Gruppo della Lega Nord, è da tempo che caldeggiamo, sosteniamo, insistiamo il varo di un provvedimento che riguardi il cosiddetto omicidio stradale, che – ricordiamolo – già esiste nel nostro ordinamento. Ma avevamo anche presentato dei disegni di legge volti ad ottenere un inasprimento delle pene soprattutto per quanto riguarda l'omicidio stradale, ovvero la morte causata da un condotta di guida di chi è in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

La domanda di giustizia che ci viene rivolta, e richiesta dal cittadino che si indigna soprattutto di fronte ad alcuni episodi, riguarda proprio la guida in stato di ebbrezza e sotto gli effetti di sostanze stupefacenti. E in discussione generale sul provvedimento, abbiamo sottolineato perché deve essere punito con particolare severità chi si mette alla guida sotto gli effetti di sostanze stupefacenti o totalmente ubriaco e provoca una morte. Quando uno decide di bere e poi si pone alla guida, sa che, facendo così, può mettere a rischio la propria vita e quella degli altri. E, quindi, la condotta difficilmente è da considerarsi colposa, ma rasenta quasi i confini di un dolo, quanto meno indiretto. È per questa ragione, allora, che noi chiedevamo che fosse particolarmente punita questa condotta. Ed è per questo che noi ritenevamo che chi avesse commesso un omicidio quanto meno non dovesse più vedere la patente (si è parlato di ergastolo della patente e di misure severissime).

Un provvedimento come quello in esame, che condividiamo negli obiettivi – anche noi siamo dell'idea che deve essere inasprito un certo tipo di pene – ha presentato e presenta numerosi errori tecnici e anche profili di incostituzionalità, cosa gravissima. È inutile varare una legge se poi non possiamo affidarci al fatto che essa possa essere applicata, che abbia i suoi risvolti di efficienza e non sia poi impugnata davanti alla Corte costituzionale.

È inutile tenere delle condotte di guida e di qualsiasi tipo nella vita quando non sappiamo qual è la norma penale che ci incrimina. Quando si parla della certezza della pena, non stiamo parlando di discorsi che piacciono solo ai dottori di diritto, ai professori universitari. Quando si parla di certezza della pena, significa che, quando uno fa qualcosa, sa a cosa va incontro. Norme di difficile lettura e interpretazione diventano di difficile applicazione. Una norma fatta male non dico che non esiste, ma non diventa efficiente. Ma poi diciamo che c'è una possibilità. Fino a prova contraria, il Parlamento dovrebbe svolgere un'attività volta a produrre leggi. Dovremmo essere noi, come Parlamento, a predisporle. Noi non dovremmo essere dei meri esecutori delle volontà governative.

A questo proposito, in Commissione si è ravvisato un comportamento evidente. In Commissione, infatti, più di un senatore, e anche lo stesso Presidente, ha evidenziato delle criticità. Sono state sollevate perplessità quasi da tutti e bocciati tutti gli emendamenti, mentre in questa sede si impone il voto di fiducia su un maxi emendamento che, alla fine, ha accolto due proposte della Lega Nord, oltre che di altri esponenti. Come mai in Commissione non abbiamo votato questi emendamenti? Potevamo arrivare in Aula con un testo condiviso che potevamo ulteriormente aggiustare. Perché forse sarebbe stato quasi come riconoscere un merito a qualcuno che non è il Governo? (*Applausi dal Gruppo LN-Aut e della senatrice Bignami*).

O forse si voleva assolutamente che questo provvedimento si chiamasse Renzi? Perché si deve necessariamente chiamare Renzi? Ma allora si ricordi che questo provvedimento, che si chiama Renzi, prevede un'aggravante con pene superiori ai dieci anni per chi commette – sì – un omicidio stradale, ma magari non ha assicurazione e, dunque, si tratta di una problematica di natura puramente economica riguardante il diritto civile e gli aspetti risarcitori. Questa è un'aggravante ancora prevista dal testo al nostro esame. Per fortuna, quantomeno, si è rimediato a quello scempio – mi si passi l'espressione – a quella corbelleria che era il concorso di colpa, una problematica che è stata risolta. E poi vediamo come è stata accolta la proposta, che più volte il Presidente ha sottolineato e, andando sui *media*, forse ci si è resi conto di quale poteva esserne l'effetto, relativa alle disparità di trattamento tra titolari di patente cittadini italiani e cittadini stranieri. Almeno questo problema è stato risolto.

Resta, però, un impianto normativo eccessivo, non proporzionato, che risponde ad alcune domande, ma forse ne crea anche tante altre. Ricordo una notizia di oggi: nel vicentino un medico di famiglia, che aveva investito una persona ed era sottoposto ad un processo per omicidio colposo, non ha retto e si è suicidato ieri. Era un medico di famiglia. Quanti casi accadranno magari a causa della nebbia, o per un'inversione, un semaforo rosso non visto, oppure per l'assicurazione che, magari per problemi economici, chi deve gestirsi una famiglia non è riuscito a pagare e poi si trova a dover andare in galera sul serio? Ecco: ragioniamo su questo.

Qualcuno dice che è meglio approvare intanto questo provvedimento, perché verrà aggiustato dopo. È un comportamento irresponsabile, perché

nel momento in cui si affronta un problema, una proposta, la si deve concludere e lo si deve fare nel miglior modo possibile, non pensando, poi, di attendere aggiustamenti futuri.

Noi, quindi, non parteciperemo al voto di fiducia. Non parteciperemo per le seguenti ragioni: il provvedimento sull'omicidio stradale noi lo vogliamo. Noi vogliamo che siano previste pene serie e rigorose e vengano applicate. Noi vogliamo che sia punita la condotta di chi si mette al volante ubriaco e poi ammazza delle persone, che distrugge delle vite per un bicchiere di vino. Non possiamo, però, partecipare ad un voto di fiducia che viene chiesto, probabilmente, per evitare che sorga qualcosa di particolare in quest'Aula, perché magari si potevano proporre alcuni voti segreti o perché qualcuno più di noi, anche nella maggioranza, si è reso conto che questo provvedimento non va bene e forse c'è la paura che accada qualcosa.

Per questa ragione non parteciperemo al voto. Quando l'attività parlamentare viene posta in comunicazione con l'esterno, purtroppo accade che non sempre passi la verità. Non parteciperemo al voto perché questo Governo non avrà mai la fiducia della Lega Nord. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*). Questa posizione non deve, tuttavia, essere strumentalizzata sostenendo che la Lega Nord ha detto no perché non è favorevole all'introduzione nell'ordinamento del reato di omicidio stradale. Non vogliamo cadere nei tranelli che possono essere creati con i meccanismi che insistete nel porre in essere.

Ribadisco che i senatori del Gruppo Lega Nord non prenderanno parte al voto di fiducia e, se credete di avere la paternità di questo provvedimento, se ne accorgeranno coloro su cui ricadranno le sanzioni che vi apprestate ad introdurre. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut e della senatrice Bignami*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. A nome dell'Assemblea, saluto gli studenti e i docenti dell'Istituto parificato «Angelo Poliziano» di Roma, che stanno assistendo ai nostri lavori e che ringraziamo per la loro visita in Senato.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B e della questione di fiducia (ore 10,43)

FALANGA (*AL-A*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALANGA (*AL-A*). Signor Presidente, il voto di fiducia ha in sé un senso politico e, per questo, è anche un voto politico.

Credo che, sin dalla costituzione del nostro Gruppo parlamentare, siamo stati molto chiari nell'affermare e dichiarare che avremmo votato i provvedimenti provenienti dalla maggioranza che potevano essere condonati.

Il voto di fiducia – ripeto – è però una cosa diversa, a prescindere dalla condivisione del provvedimento. Non mi sarei mai aspettato che il Governo avrebbe posto la questione di fiducia su un disegno di legge a cui, per altro, erano stati presentati in Assemblea poco più di un centinaio di emendamenti, a testimonianza che tutte le forze politiche avevano interesse alla sua approvazione e che tutti quanti abbiamo collaborato, anche in Commissione giustizia, per cercare di migliorarne il testo.

Il Governo ha presentato un maxiemendamento che ha risolto il problema del concorso di colpa, per la verità di una semplicità enorme. Mi domando se, in sede civilistica, abbia rilevanza il fatto che a determinare l'accadimento vi sia stata una parte di colpa dell'uno e una parte dell'altro. In quel caso, nell'ambito del processo civile, il risarcimento viene dimezzato dell'uno a favore dell'altro e dell'altro a favore dell'uno. Mi sembrava, quindi, normale che anche in sede penale vi dovesse essere un'attenuazione della sanzione, proprio per effetto del concorso di colpa.

Ma il problema non è qui, perché – come ha detto bene la senatrice Stefani – noi tutti vogliamo che il conducente, che si pone alla guida del veicolo in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze psicotrope e determina con la sua condotta di guida l'evento morte di una persona, venga sanzionato e punito in maniera seria, pesante. Abbiamo, infatti, condiviso e riteniamo di poter continuare a condividere che, nell'ambito specifico di questa fattispecie, si realizza il principio generale di diritto penale dell'*actio libera in causa*. Cosa vuol dire ciò? In un certo senso, il soggetto volontariamente assume sostanze psicotrope o alcol, pur sapendo che dopo si porrà alla guida di un veicolo e, con la sua condotta di guida, potrebbe determinare l'evento morte. Quindi, c'è una sorta di dolo indiretto, di dolo eventuale. Ed è condivisibile l'estensione della sanzione da quella classica dei reati colposi sino ad arrivare alla soglia dei reati dolosi.

Ora, che la riforma abbia individuato come fattispecie autonoma di reato denominato omicidio stradale o lesioni personali stradali soltanto alcune delle condotte colpose che possano essere ascritte a chi, alla guida di un veicolo, possa cagionare la morte o il ferimento di persone, ha determinato un sistema assai articolato di delitti e sanzioni in cui convivono vecchio e nuovo sistema, con delle disparità di trattamento che potrebbero risultare arbitrarie ed irrazionali.

Io faccio soltanto un esempio. Mentre la fattispecie del caso del conducente che assume sostanze psicotrope realizza quel principio generale di diritto penale, io mi domando: il passaggio con il semaforo rosso e quindi l'incidente che consegue a questa violazione della norma, come può vedere realizzato quel principio di cui abbiamo parlato?

Qui ci troviamo di fronte soltanto ad una violazione di una norma del codice della strada e, quindi, non vi è una volontarietà dell'atto, una preorganizzazione, un processo della volontà che, ovviamente, deve esserci

quando una pena raggiunge vette così alte da avvicinarsi alla famiglia dei delitti dei reati dolosi.

Parlavo poi di disparità di trattamento irrazionale. Che differenza c'è, per esempio, sotto il profilo della responsabilità, tra la condotta di chi attraversa un incrocio con il semaforo rosso e la condotta di chi, per esempio, guidando un mezzo articolato, non assicura la propria merce sul proprio automezzo? Non avendo assicurato la merce sul proprio automezzo, se quest'ultima cade e provoca un incidente che cagiona la morte del conducente dell'auto che segue, in questo caso non si realizza la fattispecie delittuosa dell'omicidio stradale. Ebbene, quali differenze esistono tra queste due condotte?

E poi c'è anche il problema dell'ergastolo della patente, corretto e rivisitato, perché c'era questa mania che chi veniva coinvolto in un incidente stradale non dovesse più avere la possibilità di guidare. Ma mi risulta che il Governo, nell'ambito della legge delega sulla depenalizzazione, stia rivalutando l'ipotesi di depenalizzare la guida senza patente. Mi domando, allora: guidare senza patente è reato? Adesso sì. Adesso si prevede l'arresto fino ad un anno in caso di recidiva e l'ammenda. Ma nel provvedimento che di qui a poco sarà licenziato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in attuazione della legge delega non sarà più reato.

Non possiamo allora condividere un'attività legislativa che sia distonica, che non sia armonica, che sia peraltro in contrasto con i principi generali del diritto penale. A me dispiace che il sottosegretario Cosimo Ferri sia andato via, perché credo che da magistrato, insieme all'ufficio legislativo del Ministero della giustizia, avrebbe dovuto porre attenzione a questi rilievi, al di là di quelli di ordine costituzionale che il senatore Nitto Palma ha illustrato con maestria ieri nel suo intervento, dando una lezione di diritto costituzionale e penale.

Ma ci sono allievi che non vogliono ascoltare, che non vogliono studiare, che sono disattenti e distratti, perché l'obiettivo è uno ed è quello che leggiamo oggi su «Il Sole 24 ORE». Renzi, il Presidente del Consiglio, rispetta l'impegno e le promesse fatte alle associazioni dei familiari delle vittime della strada, licenziando il provvedimento entro la data fissata. Cosa sarebbe accaduto se mai l'avesse approvato entro una data successiva, dopo un mese? Non è questa la promessa che l'italiano si attende dal Presidente del Consiglio.

In conclusione, signor Presidente, noi non voteremo la fiducia per due ragioni. La prima è di ordine politico: noi non siamo al Governo, e votiamo solo i provvedimenti che condividiamo e che apprezziamo; quindi non voteremo questo provvedimento per una questione di ordine politico e per una questione di ordine tecnico, perché è un provvedimento tecnicamente sbagliato, in parte incostituzionale. La seconda è che condividiamo le considerazioni che sono state illustrate dal collega Mazzoni in sede di discussione generale e dai colleghi Caliendo, Palma e Stefani all'opposizione. Ponendoci in quest'area del Parlamento, per quanto attiene a questo

provvedimento, non voteremo la fiducia che è stata chiesta. (*Applausi dal Gruppo AL-A. Congratulazioni*).

BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, a nome del mio Gruppo esprimo il voto favorevole alla fiducia su questo provvedimento, che introduce il reato di omicidio stradale. Si tratta di una misura fortemente attesa da un'opinione pubblica scossa da morti e da fughe irresponsabili, dovute a comportamenti privi di un qualsiasi atteggiamento di prudenza, considerato il mezzo usato, che ha in sé una pericolosità di utilizzo, tant'è vero che per utilizzarlo è richiesta una patente.

Quelle varate oggi sono misure complesse nella loro applicazione, per le molteplici situazioni di difficoltà di accertamento delle responsabilità ed anche di individuazione delle fattispecie particolari. Si tratta però di misure necessarie ed urgenti, la cui finalità è assolutamente giusta.

Le pesanti sanzioni previste sono necessariamente severe, ma sarà forse necessaria una ulteriore loro messa a punto: le diverse situazioni trattate nel testo potrebbero infatti portare anche ad impostazioni e a misure diverse dalle sanzioni qui ipotizzate. Ma questo è frutto anche di un'impostazione culturale magari diversa, che in quest'Assemblea sicuramente c'è, ma che impone anche, da un certo punto di vista, la conclusione di un *iter* legislativo che, a mio avviso, ha avuto bisogno di mediazioni, di rinunce e di messe a punto di queste visioni diverse. L'obiettivo, però, è raggiunto, nelle sue finalità più alte. Il Governo porta a termine questo suo impegno e per questo io ribadisco il sì del nostro Gruppo Per le Autonomie, Partito socialista e MAIE.

Si tratta di pene alte e pesanti, sì, ma siamo di fronte a fatti estremamente gravi, che impongono responsabilità e misura ad ognuno di noi nella gestione di questo mezzo; il mezzo che si muove, l'auto o la moto, è uno strumento che migliora sicuramente la qualità della vita degli esseri umani e dei cittadini, ma che può diventare pericoloso, un'arma mortale, e come tale deve essere trattato.

In conclusione, signor Presidente, colleghi, ribadisco il nostro voto favorevole, con quella difficoltà a definire norme particolarmente pesanti, che ricadranno sicuramente sui cittadini che commetteranno questo reato o che si troveranno in questa particolare situazione. Tuttavia, ribadisco questo punto di vista: non abbiamo a che fare con vicende normali; i nostri errori possono provocare la morte di un nostro concittadino o di altri individui e la morte è una perdita totale, è una condizione che non può essere recuperata. E, allora, noi, che siamo tutti quanti potenziali soggetti che possono causare questa morte, dobbiamo affrontare il problema sia rispetto alla legge, sia nel nostro comportamento quotidiano con quel massimo di responsabilità che la perdita di una vita umana può indurre.

MUSSINI (*Misto*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, giungiamo alle dichiarazioni di voto e ancora nessuno ha avuto il coraggio di parlare in termini positivi di questo disegno di legge. Anche le parole del senatore Buemi, poco fa, si richiamano a temi di carattere generale (il senso di responsabilità, la necessità di essere capaci di non mettere in pericolo la vita degli altri), riconoscendo comunque la fragilità del testo e richiamando il concetto che si faranno, poi, delle modifiche. Insomma, in buona sostanza, in quest'Aula non c'è una persona – la senatrice Ginetti ieri ha rinunciato al suo intervento in discussione generale – che abbia il coraggio di alzarsi e di parlare della bontà in sé di questo testo.

Credo che questo sia particolarmente fastidioso perché, con questo voto di fiducia, si vuol far passare un messaggio mediatico negativo, ingiusto e fuorviante: si vuole far passare l'idea che l'Assemblea sia contraria a risolvere, a mettere del suo e a dare un contributo significativo per fare in modo che il tema oggi portato alla nostra attenzione sia trattato in modo efficace e corretto.

Della inutilità e dei rischi di questa legge è già stato detto molto. Ciò che vorrei fosse chiaro nelle mie parole è che le posizioni che oggi siamo costretti ad assumere non concernono la volontà, che ci sarebbe comunque stata, di operare nel giusto e positivamente rispetto alla richiesta di giustizia e di un atteggiamento diverso sulla prevenzione, ma riguardano scelte, metodi e contenuti che sono ritenuti discutibili, direi, da tutti.

Mi voglio concentrare sulla prevenzione, che è la grande assente in questo provvedimento. Addirittura sono stati dichiarati inammissibili alcuni emendamenti che chiedevano che venisse assegnata una quota maggiore delle ammende per degli aspetti che sono stati richiamati in questa Aula, ovvero per la ricerca, per i controlli e per la sensibilizzazione. La ricerca è tanto più importante in quanto l'accertamento delle responsabilità con questo disegno di legge sarà strettamente collegato ai *test* e alle analisi di natura scientifica. Con quali strumenti verranno eseguiti? Quali strumenti si pensa di usare e quali progressi si pensa di ottenere in questo settore?

Un altro aspetto è il controllo. Lo ricordava il senatore Bruni. Anche qui si chiedeva di utilizzare parte delle ammende per aumentare le risorse per i controlli perché, comunque, il primo obiettivo che ci dovremmo dare non è tanto quello di punire chi purtroppo ha già causato un incidente, ma quello di ridurre drasticamente la possibilità che qualcuno causi un incidente mortale. Questo può essere fatto solo se si crea la cultura per cui chi beve o si droga non sale in macchina. È una cultura che esiste già in altri Paesi. Per cui, se si esce a cena, uno non beve e guida, altrimenti prende un taxi o un mezzo pubblico. (*Applausi delle senatrici Bignami, De Petris e Simeoni*). Questo implicherebbe dei controlli che forse potreb-

bero dare fastidio a qualcuno perché, comunque, la logica conseguenza dei controlli non potrebbe che essere una minore vendita degli alcolici.

Tanto per mettere in luce le contraddizioni, vorrei ricordare che il cosiddetto decreto scuola del 2013 è stato finanziato proprio con l'aumento delle accise sui prodotti alcolici per delle cifre non da ridere (13 milioni per il 2013, oltre 315 per il 2014, oltre 411 per il 2015 e oltre 413 per il 2016). Vale a dire che, comunque, c'è un interesse concreto alla vendita di alcolici. Qui bisogna decidere biblicamente se conta di più Dio o mammona. Se conta assumere provvedimenti che si limitano ad innalzare le pene, che è la cosa più economica nell'immediato, salvo poi andarle a depenalizzare nel momento in cui le carceri sono intasate. Questo però viene fatto in momenti diversi e questo Governo beneficia sicuramente del fatto che gli italiani hanno la memoria molto corta. Per cui, tutta la trafila delle contraddizioni e dei passi in avanti, nel senso che si fa un passo avanti e tre indietro, passano in cavalleria perché gli italiani hanno la memoria corta.

Di fronte a questo provvedimento il Gruppo Misto esprime una fortissima contrarietà per i suoi contenuti fragili. Nessuno ha ancora detto una parola di rassicurazione sulla solidità di questo disegno di legge e le parole, invece, sulle sue fragilità e sul fatto che non corrisponde neanche agli obiettivi dichiarati sono state ripetutamente argomentate. Quindi, ci sono contrarietà nel contenuto, contrarietà nell'effetto mediatico che si vuole raggiungere, contrarietà decisa e ferma rispetto al metodo.

Mi rimane un'ultima osservazione da fare. Penso al disegno di legge sulle unioni civili e penso che forse gli interessati di tutta Italia potranno sperare che il messaggio natalizio del Presidente del Consiglio sia per loro perché così, forse, potranno sperare che il disegno di legge sulle unioni civili venga abbracciato con un pubblico messaggio, che venga immediatamente mediatizzato e che, quindi, possa arrivare in porto entro una qualche scadenza che la signoria vorrà stabilire. (*Applausi dei senatori Bignami, De Petris, Simeoni e Zin*).

BENCINI (*Misto-Idv*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENCINI (*Misto-Idv*). Presidente e colleghi, mi riallaccio al discorso della collega Mussini sulla prevenzione, cui molti hanno fatto riferimento in questa Aula.

Come primo punto credo ci sia bisogno di maggior prevenzione per arginare comportamenti sbagliati e pessime abitudini. Vanno ovviamente combattuti. Occorre pianificare una rete di prevenzione, creare maggiore persuasione morale al fine di creare una corretta coscienza sociale del valore e del rispetto delle regole e della vita. Quest'ultimo poteva essere avvalorato in questo disegno di legge attraverso pene diverse. Vengono inferte maggiori pene con la carcerazione. Credo invece che sarebbe stato utile prevedere pene di altro tipo per coloro che purtroppo si trovano a

provocare il danno. Mi riferisco alla riabilitazione con particolare riguardo per i soggetti giovani che si trovano a provocare un danno di tale portata, e alla partecipazione a percorsi di formazione all'interno di reparti di terapia intensiva in cui è possibile vedere come vengono ridotte le persone vittime della strada e dove sono ricoverate persone incidentate rimaste tetraplegiche o paraplegiche. Credo che ciò costituirebbe una seria azione di formazione per le persone, finalizzata a migliorare quantomeno il loro approccio quando si trovano alla guida di mezzi che possono diventare vere e proprie armi.

Che dire, ancora? L'Italia degli valori si trova in conflitto su questo voto, in quanto conosciamo bene l'associazione Gabriele Borgogni, che nasce dalla morte di Gabriele, un fiorentino e che anche nella morte ha fatto un ultimo gesto d'amore, donando gli organi. La sorella che è a capo dell'associazione che si occupa di vittime della strada ha ovviamente il desiderio che il disegno di legge venga approvato. Per quanto ci riguarda, come Italia dei valori crediamo che il provvedimento, nel merito, contenga alcune incongruenze e criticità. Per quanto riguarda poi il metodo, ricordo che il disegno di legge che era di iniziativa parlamentare è diventato governativo, perché vi è stata posta la fiducia. Dunque si sarebbe potuto discutere di più e avremmo potuto predisporre un testo di legge migliore di quello che ci è stato presentato in questo momento. È un disegno di legge che sta per quasi per tornare...

PRESIDENTE. Grazie, senatrice Bencini.

BENCINI (*Misto-Idv*). Le chiedo ancora un attimo, signor Presidente.

Dunque è quasi un regalo di Natale e non voglio che venga approvato un disegno di legge per arginare i danni causati dall'ultimo dell'anno. Quindi, come rappresentanti del Gruppo dell'Italia dei valori, purtroppo non parteciperemo a questo voto.

D'ASCOLA (*AP (NCD-UDC)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ASCOLA (*AP (NCD-UDC)*). Signor Presidente, inizio con una considerazione di natura politica, che ovviamente non può essere ignorata, in un contesto nel quale il Governo pone la fiducia sul disegno di legge. La questione, di natura politica, in un certo senso risponde ad alcune osservazioni che, nel corso del dibattito che si è tenuto questa mattina, sono state poste da altre forze politiche, nel senso di affermare che, a prescindere dall'importanza del voto di fiducia, si dovrebbe decidere se votare o meno il testo sulla base di considerazione soltanto tecniche, ovvero avendo riguardo esclusivo alla qualità del testo legislativo.

Mi permetto di non essere preliminarmente in accordo con questa opinione, nel senso che il rapporto di fedeltà e di attaccamento, l'impor-

tanza che si riconosce all'esperienza di Governo, sono elementi decisivi nel condizionare le scelte che, altrimenti, sarebbero state fatte in ordine a questo testo legislativo. Per chi riconosce l'importanza dell'esperienza di Governo e la sua essenzialità rispetto a questioni nodali per il futuro, ma anche per il presente di questa nostra sfortunata società, non si può pensare che il rapporto di fiducia con il Governo non costituisca un elemento decisivo nelle scelte che indirizzano e orientano il Gruppo di Area popolare nell'esprimere la fiducia al Governo su questo complesso, problematico e difficile testo legislativo. Mi pare che questa sia una considerazione di apertura assolutamente importante, perché costituisce il primo attraverso cui valutare il comportamento del nostro Gruppo politico, che lo pone preliminarmente all'attenzione dell'Assemblea.

Tra l'altro non possiamo ignorare che sono stati accolti alcuni degli emendamenti che avevamo proposto, ovviamente presenti nella lista degli emendamenti dei quali si sarebbe discusso se la procedura fosse stata ortodossa e quindi se non vi fosse stata la posizione della questione di fiducia da parte del Governo. Dunque, alcune disfunzioni del testo legislativo sono state in un certo risolve dal maxiemendamento, che probabilmente – per usare un termine dubitativo e non di certezza – accompagnerà la discussione sul testo. È mia convinzione personale che si risolvano se non tutte, alcune delle problematiche che il testo certamente presentava, in un contesto nel quale quelle restanti, che erano state investite da emendamenti che Area Popolare ha presentato, possono esserlo in un futuro adattamento del testo legislativo ai contesti applicativi, rispetto ai quali potrà manifestare la sua adeguatezza ovvero una persistente problematicità, che il Parlamento potrà sempre correggere.

Alcuni aspetti positivi vanno evidenziati e c'è da dire come il testo che ci apprestiamo a votare, sia pure con il meccanismo della fiducia, risponda ad una valorizzazione, in termini generali, del reato colposo, sino ad oggi forse troppo ignorato e minimalizzato, posto in un certo senso a margine della rilevanza penalistica, quasi si trattasse di un disfunzionalità perdonabile e scusabile per il sol fatto di essere un reato non addebitabile a dolo ma riferibile, nel senso della ascrizione psicologica, soltanto alla colpa.

Dobbiamo avere chiara la percezione che quella moderna è una società del rischio, perché è una società tecnologica, nell'ambito della quale il compimento di attività complesse e pericolose ma assolutamente necessarie per il mantenimento delle condizioni di vita sociale alle quali siamo abituati è assolutamente indispensabile: chi potrebbe fare a meno della produzione di farmaci, del trasporto aereo o con l'uso di mezzi tradizionali, delle automobili e degli altri mezzi di comunicazione dei quali oggi ci avvaliamo, nel contesto di una società tecnologica progredita e soprattutto delle ulteriori e già oggi prevedibili complicazioni della vita di tutti i giorni?

È chiaro che in un contesto nel quale abbiamo una serie di attività pericolose ma consentite, perché coesenziali ed esigenti ad una società del futuro e, ripeto, anche del rischio come la nostra, il reato colposo

debba essere valorizzato e rivalutato. Pertanto, rispetto a tanti accenti che ho colto nel corso di questa discussione, portati a valutare come marginale la fattispecie colposa, vanno obiettate considerazioni in virtù delle quali se cresce la quota delle attività pericolose ma necessarie per il vivere comune, non soltanto queste vanno meglio disciplinate, previste sul piano della disciplina di regole cautelari sempre più dettagliate e tipicizzate e quindi sempre più in grado di neutralizzare il pericolo, ma la trasgressione rispetto alla regola cautelare, proprio nel tentativo di tutelare la collettività dall'uso indebito di strumenti pericolosi ma assolutamente necessari, va sanzionata maggiormente rispetto ad uno schema, con riferimento al quale noi ragioniamo però in maniera falsificata. Certo, nel sistema del 1930 il reato colposo di evento, quale l'omicidio colposo, era cosa ben diversa rispetto ad oggi e questo aspetto, il testo legislativo in esame, perlomeno lo mette in evidenza: noi siamo società del rischio, il rischio è un rischio consentito perché necessario, non possiamo però pensare di poter tollerare livelli di rischio che sono incompatibili con le esigenze di tutela della collettività.

Ebbene, in questo difficile bilanciamento del rapporto tra un rischio consentito ma necessario, che dobbiamo assolutamente accettare pena il rinunciare alla nostra stessa società e a ciò che ne ha determinato lo sviluppo economico, e la tutela degli interessi della comunità, che va ovviamente protetta rispetto all'espansione di un rischio che se superasse determinati livelli sarebbe del tutto intollerabile, sta il senso che precipita in talune di queste disposizioni. Io vorrei valorizzare la scelta legislativa perché è facile fare il tiro al bersaglio sui testi legislativi e vi assicuro che io e tanti altri eccezionali colleghi di questa splendida Assemblea legislativa potremmo far altrettanto; tuttavia vanno valutati anche gli aspetti positivi. I testi legislativi vanno anche valorizzati laddove danno una risposta alla società e negare che questa società richiedesse una risposta sul versante delle stragi determinate dall'uso assolutamente improprio, inadeguato, delle autovetture, dei mezzi di trasporto, significa negare con una certa sfrontatezza (se mi consentite il sostantivo) una realtà, un'esigenza diffusa nella nostra popolazione e nella nostra società civile.

Tutti siamo testimoni – e io non vorrei eccedere in espressioni enfatiche – di vicende che più volte hanno sollecitato la necessità di interventi addirittura ancor più radicali di quelli che sono già presenti nel testo legislativo in esame. Per esempio, nel disegno di legge all'ordine del giorno trova una risposta il tema dell'assunzione di sostanze alcoliche e stupefacenti, in un contesto in cui già il nostro codice penale del 1930 tratta con estrema durezza quella presunzione di imputabilità ossia di capacità di intendere e di volere di chi agisca sotto l'effetto di sostanza alcoliche o stupefacenti. Ho sentito dire – e lo condivido perfettamente – che se non siamo nel dolo eventuale, siamo in un contesto immediatamente vicino, non rappresentazione dell'evento ma rappresentazione di un pericolo concreto del verificarsi di un evento, che certamente non può essere trattato analogamente alla colpa.

Concludo il mio intervento, signor Presidente, dicendo che forse, per sollecitare un tema non banale, noi potremmo già cominciare a immaginare un elemento psicologico intermedio tra il dolo e la colpa che sia in grado di sanzionare questi casi che potremmo definire di vera e propria sconsideratezza: mi riferisco cioè a una colpa non grave e non con previsione, ma addirittura a un elemento intermedio; questa fascia mediana tra un dolo, che presuppone la volontà dell'evento (che in questo caso certamente manca), e una colpa grave o con previsione, che non riflette questo livello eccessivo, incontrollabile di pericolo che andava controllato attraverso queste disposizioni.

Mi avvio veramente alla conclusione, coniugando questo aspetto volto a valutare la necessità di pensare che non ci sono solo il dolo e la colpa come elementi all'interno dei quali la collocazione di queste fattispecie è davvero difficile e l'affermazione preliminare secondo la quale il voto di fiducia è una cosa seria. Non si può parlare del voto di fiducia in certi termini. È chiaro che ognuno la può pensare diversamente sulla base di schieramenti politici, ma per coloro i quali credono nell'attività di Governo e l'hanno sostenuta fino ad ora, le cose non possono stare in questi termini. Coniugando questi due elementi estremi del ragionamento, ritengo che il voto di fiducia sia non soltanto doveroso, ma anche comprensibile e giustificato nelle premesse che lo determinano. (*Applausi dai Gruppi AP(NCD-UDC) e PD.*)

GIARRUSSO (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIARRUSSO (*M5S*). Signor Presidente, colleghi, è doveroso ricordare l'*iter* del disegno di legge in esame, che nasce innanzitutto – e dobbiamo assolutamente ricordarlo – nelle strade del nostro Paese, che purtroppo sono ogni anno insanguinate da fatti gravissimi. Si parla di 3.500 morti ogni anno sulle strade italiane; 3.500 lutti, famiglie distrutte, danni irrecuperabili, enormi per il nostro Paese. Ebbene, veniva dal nostro Paese una richiesta di giustizia, ritenendo inadeguata la risposta che fino ad ora il nostro ordinamento, il nostro Stato ha dato a questi fatti.

In prima lettura il Movimento 5 Stelle ha votato a favore di questa norma, e le critiche che sono state mosse in quest'Aula – dobbiamo ricordarlo – sono di due tipi: ci sono critiche, quelle fatte dal Movimento 5 Stelle, tecniche, ovvero questioni di coordinamento di norme, di applicazione, effetti addirittura non voluti (perché sicuramente consentire, per l'omicidio stradale colposo semplice, il dimezzamento delle pene non è l'obiettivo che il legislatore si prefiggeva con questa norma); ma ci sono anche critiche di altro tipo, che noi non abbiamo condiviso, e dalle quali – è bene che sia chiaro a tutti – il Movimento 5 Stelle prende le distanze. Si tratta delle critiche al rigore. Il rigore, infatti, è ciò che il Movimento 5 Stelle ha sempre richiesto, anche in queste circostanze. Non si può invo-

care incostituzionalità delle norme solo perché si risponde ad una domanda di rigore di fronte a fatti gravissimi come quelli che accadono.

Chi si mette in macchina dopo avere bevuto o dopo avere assunto droghe, dovrà avere la coscienza e la responsabilità di poter compiere un fatto che ha ripercussioni gravissime sulla vita degli altri e sulla propria esistenza. Questo è ciò che richiedevamo, però non possiamo non notare che il Governo è intervenuto ponendo la questione di fiducia sul provvedimento e non è stato un bene perché ciò non ha consentito al dibattito di quest'Aula di poter esprimere tutte le sue potenzialità, raccogliendo le varie indicazioni che venivano sulla questione del coordinamento logico-giuridico della norma, che presenta varchi che – speriamo – alla Camera vengano chiusi. Si tratta soprattutto di varchi – ricordiamolo – proprio sul rigore, che dovrebbe essere la cifra di questa norma, perché è incompatibile con il rigore che si vuole perseguire il dimezzamento delle pene che viene consentito rispetto alle già inadeguate pene previste attualmente nel codice.

L'apposizione della questione di fiducia interviene colpendo al cuore i lavori del Parlamento, e noi riteniamo che, oltre ad essere evidentemente un segnale di debolezza in questo momento e su questa norma, sia un segnale grave perché impedisce a questo Parlamento di svolgere appieno tutte le funzioni che la Costituzione gli demanda, ovvero l'approvazione di norme penali – perché di questo stiamo parlando – in maniera prudente, meditata e condivisa.

Ripeto, si trattava di norme che noi avevamo già votato favorevolmente, malgrado fossimo all'opposizione, nella precedente versione, e, riguardo al contenuto del maxiemendamento, che riprendeva la maggior parte delle nostre osservazioni, eravamo pronti a votarlo. Quindi, questo Parlamento viene messo nelle condizioni di non lavorare al meglio per problemi tutti interni alla maggioranza, che, purtroppo, si riverbereranno sulla qualità di questa norma. Speriamo che non sia così e che alla Camera si possa ancora intervenire, grazie al bicameralismo, che consente norme meditate quando si incide così pesantemente sulla vita delle persone.

Per queste ragioni, dichiariamo il nostro voto contrario a questa fiducia. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

CALIENDO (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALIENDO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, colleghi, noi non possiamo votare questa fiducia, non solo per ragioni politiche e di opposizione a questo Governo, ma perché non possiamo votare questa nuova legge. Votarla significherebbe venir meno alla ragione per la quale siamo stati eletti: ciascuno di noi ha un compito nell'affrontare il problema di formazione delle leggi, ossia di renderle ef-

ficaci, affinché possano avere una loro influenza nei problemi sociali che devono essere risolti. Questa legge non risponde a tali requisiti.

Nella discussione generale e nella presentazione della questione di costituzionalità abbiamo posto in evidenza alcuni gravi errori di carattere tecnico che erano presenti nelle modifiche inserite dalla Camera dei deputati in un testo che, pur avendo necessità di qualche correzione, era stato votato da quest'Assemblea in un confronto libero, fatto di attenzione alle regole.

Devo dare atto al Governo, che ha posto la fiducia, di aver accettato ben tre delle questioni che avevamo sollevato: quella che riguardava l'aver ridotto al solo concorso della vittima l'applicazione dell'attenuante, quella che corregge l'ipotesi di arresto in flagranza, quella che consentiva una diversa disciplina della revoca della patente sia per quanto riguarda i cittadini italiani che i cittadini che avessero conseguito la patente all'estero. Il Governo invece non ha accolto la questione da noi sollevata in merito alla fattispecie della fuga del conducente ed essenzialmente le critiche che erano state mosse sotto il profilo della proporzionalità e dell'incoerenza delle modifiche del comma quinto dell'articolo 1 rispetto alle sanzioni previste dai commi secondo, terzo e quarto dello stesso articolo. Questo difetto di proporzionalità, evidenziato nei nostri emendamenti, era condiviso in Commissione dall'unanimità dei componenti. Anche dalla Commissione affari costituzionali è stato fatto all'unanimità uno specifico richiamo sotto il profilo dell'incongruenza, in particolare quando la stessa ha rivolto un invito a quest'Aula, dal momento che in Commissione, per volontà della maggioranza, non si era arrivati ad alcuna discussione (tutti i pareri negativi anche quando erano condivisi da colleghi della maggioranza). Solo quest'Aula può quindi dare una lettura del parere della Commissione affari costituzionali che consenta di rendere questa legge conforme ai principi costituzionali. Non si tratta solo della necessità di verificare se le nuove fattispecie di reato siano rispondenti al canone della ragionevolezza, perché specificamente la Commissione affari costituzionali afferma che: «In ordine all'aggravante della fuga del conducente, prevista sia per la fattispecie di omicidio stradale sia per quella di lesioni personali stradali, si segnala che la norma, in entrambi i casi, presenta profili di incongruità, che potrebbero emergere soprattutto in sede applicativa».

Volete approvare una norma, come al solito, con un atteggiamento del Parlamento che da una parte delega all'interpretazione dei giudici, come facciamo in questo caso, e dopo critica gli stessi giudici quando la applicano o quando fanno ricorso a quella discrezionalità che il Parlamento riconosce loro.

Di fronte a ciò credo che sia necessario un minimo di correttezza e di informazione da parte nostra. Noi non voteremo a favore perché non possiamo dare la fiducia al Governo su una legge per la quale, lo sappiamo già tutti, verrà sollevata una questione di costituzionalità al primo incidente.

Voglio farvi anche divertire: non solo il Governo, per la prima volta (non ricordo altri casi e faccio parte del Senato ormai da sette anni), ha

posto la fiducia su un maxiemendamento che ha modificato il testo licenziato dalla Commissione, non solo sono state inserite nel testo dello stesso maxiemendamento tre modifiche che derivano da nostri emendamenti, ma c'è una modifica relativa all'articolo 182 del codice della strada secondo la quale il comma 8 è soppresso. Vorrei tanto che i colleghi del Movimento 5 Stelle, di NCD, di Forza Italia e i colleghi del Partito Democratico tenessero conto di cosa dice l'attuale comma 8 dell'articolo 189: «Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato (...)». Questo comma, in base al maxiemendamento, è soppresso, quindi se una persona ha un incidente e sa che è previsto l'arresto obbligatorio, cosa fa, signor Sottosegretario? Deve restare, perché deve prestare assistenza o deve scappare, perché altrimenti viene arrestato? E se invece va via ottiene come pena minima cinque anni? Vi rendete conto di quale sia l'incongruità di una scelta di questo tipo? Avete soppresso un comma che prima prevedeva addirittura la non punibilità e che era stato già limitato.

Se queste sono allora le incongruenze e gli aspetti gravi, capisco la difficoltà del senatore D'Ascola che, con la sua bravura, non avendo possibilità di difendere il merito, la tecnica di questa legge, si appella alla necessità del voto di fiducia. Se dobbiamo però ragionare sul voto di fiducia dobbiamo chiederci anche il perché. Perché è stato chiesto il voto di fiducia, signori del Governo? Questa è un'ulteriore ragione che ci impedisce di votare a favore di questo disegno di legge: l'ha ricordata il senatore Giarrusso, che però non ha colto un aspetto fondamentale. Probabilmente la questione di fiducia è stata posta perché qualcuno che è abituato ormai a parlare con il popolo italiano su Twitter, ha detto, in una certa circostanza, che entro la fine dell'anno questo disegno di legge sarebbe stato approvato, costi quel che costi, e i senatori o i parlamentari del Partito Democratico e della maggioranza devono votare per accontentare il padrone del vapore che ha detto che entro la fine dell'anno deve essere approvata questa normativa, anche se è un obbrobrio giuridico di difficile applicazione. (*Applausi da Gruppo FI-PdL XVII e della senatrice Bignami*).

Questa è una lettura che mi dispiace, perché contraddice la funzione del Parlamento. Capisco anche che chi ha voluto eliminare il Senato, non gli riconosca la funzione legislativa, ma se invece dovessimo esercitare le funzioni proprie del Senato, la nostra funzione legislativa sarebbe contraddetta da questo ragionamento.

Se non è questa la ragione, quale può essere? Può trattarsi della preoccupazione per la sua maggioranza e per i voti segreti, cioè che vi fosse una libertà di coscienza e una capacità di resistere all'imposizione di votare una normativa che non è corretta. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

Di fronte a questo, come pensate che noi, anche dimenticando di essere all'opposizione, possiamo rinunciare ad essere senatori della Repubblica e votare a favore del provvedimento?

Per questa ragione, non ci presteremo a subire il marchingegno studiato semplicemente per evitare un dibattito ed un approfondito esame del provvedimento da parte di ciascuno di noi. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII e della senatrice Bignami*).

LUMIA (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUMIA (*PD*). Signor Presidente, colleghi, lo scenario tragico e triste è di fronte a noi: più di 3.000 morti l'anno, anno dopo anno una strage quotidiana, giovani vite spezzate e famiglie distrutte. Non possono sfuggire, anche in Parlamento, i danni verso i responsabili e le loro famiglie, naturalmente mettendo da parte chi può volte commette questi reati e lo fa con un atteggiamento oltre misura irresponsabile e direi criminale.

Collegli, si registrano migliaia e migliaia di feriti, con lesioni gravissime che spesso rovinano per sempre la vita di uomini, donne, giovani e anche tantissimi bambini, con costi umani, sociali e sanitari. Mi fermo qui, perché penso che questo scenario sia nel cuore e nella mente di tutti i parlamentari in questo momento e nel corso dei lavori che hanno impegnato per molte settimane il Parlamento: dalla Commissione giustizia del Senato all'Assemblea, per poi passare alla Camera dei deputati e adesso nuovamente al Senato.

Come reagire? Cosa fare? Quale approccio utilizzare? Naturalmente dobbiamo evitare la classica reazione del far finta di niente, introducendo qualche piccolo correttivo e un po' di vesti stracciate nei *talk show*, per aspettare che tutto riprenda il suo tragico cammino. Certo, colleghi, va anche evitata la reazione emotiva, emergenziale ed isterica, che – seppur raramente – è anch'essa presente nel nostro Paese, nell'Italietta pasticciona.

Sono necessari un approccio sistemico e più prevenzione. Altroché! Una prevenzione che deve diventare scelta concreta, atteggiamento culturale e azioni e che, cari colleghi, non può essere utilizzata come un alibi ed un rifugio quando non si sanno trovare altre soluzioni per intervenire sulla strage che quotidianamente si consuma sulle strade del nostro Paese. La prevenzione è una cosa seria e va utilizzata per quella che è: non è la risposta a tutti i problemi e va senz'altro utilizzata senza mai essere strumentalizzata.

La messa in sicurezza delle automobili è stata richiamata anche nel dibattito parlamentare e rappresenta uno strumento importante. Occorre procedere alla messa in sicurezza soprattutto nel contesto urbano, in quanto molti omicidi e lesioni gravi si consumano in quel perimetro, con una maggiore responsabilità dei Comuni nella gestione delle strade e del nostro sistema infrastrutturale.

Cari colleghi, so bene che mettere tutto solamente sulle spalle del codice penale può senz'altro essere ritenuto un limite ma, con molta onestà, anche in Italia deve trovare spazio una linea del rigore. Non possiamo sfuggire alla responsabilità di chi si mette alla guida di un automobile: chi beve oltremisura non può guidare; chi fa uso di sostanze stupefacenti e di droghe, non può guidare. Così pure, colleghi, a chi viola i principi centrali del codice della strada (dall'attraversare con il semaforo rosso all'inversione di marcia) e causa la morte di una o più persone, non può non succedere niente, come spesso avviene adesso.

Sul rispetto delle regole, cari colleghi, anche nel nostro Paese si deve voltare pagina. Ha fatto bene il Governo a spingere sulla linea del rigore. Ha fatto bene il Parlamento ad accettare questa sfida. Lo ha fatto qui al Senato, in prima lettura, dove si è messo da parte l'atteggiamento classico di divisione tra maggioranza e opposizione e in Commissione giustizia e poi in Aula, con la guida del relatore, che ringrazio, si è individuata una strada equilibrata e una linea di rigore all'interno del nostro sistema penale, sapendo che, anche all'interno di questo, bisogna portare dei correttivi innovativi.

Ha detto bene il senatore D'Ascola: tra il dolo e la colpa oggi si delineano delle condotte che il sistema penale deve individuare e colpire. Un atteggiamento troppo conservativo e tradizionale rischia, anche senza volerlo, di essere ottuso, inconcludente e incapace di seguire l'evoluzione della società e di proteggere i cittadini, come responsabilmente deve fare un Parlamento e un Governo.

La linea del rigore, come dico spesso, ci mette in sintonia con l'Europa. Siamo l'unico Paese che ha un indice di mortalità così elevato. Perché succede solo in Italia? Perché in Italia il codice della strada è ritenuto non un codice severo, rigoroso e da rispettare, ma un semplice consiglio? Non lo si conosce, e spesso non si corrisponde a quello che lì è previsto. Ecco perché, colleghi, la linea del rigore è una linea che va seguita senza paura. È una linea che va finalmente inserita nel nostro sistema penale.

Collegi, in prima lettura al Senato questa linea del rigore aveva trovato un suo equilibrio. Non era una strada facile da imboccare. Eppure, le soluzioni sono state individuate e c'è stato un voto, prima in Commissione giustizia e poi qui in Aula, pressoché unanime.

Alla Camera sono stati apportati dei cambiamenti; alcuni di questi non ci hanno convinto e qui è stato detto, con responsabilità e lealtà da parte della maggioranza, e ci sono state segnalazioni anche da parte dell'opposizione (come un'opposizione deve fare), anche se debbo dire con qualche forzatura e con qualche eccesso di strumentalità. Il Governo ha fatto bene, nel suo maxi emendamento, a recepire quei cambiamenti che consentono adesso di potere votare con convinzione e con responsabilità.

Presidenza della vice presidente LANZILLOTTA (ore 11,44)

(*Segue LUMIA*). Colleghi, mi sarebbe piaciuto che il Governo avesse messo da parte il ricorso alla fiducia, ma ne comprendo le motivazioni. Siamo al terzo passaggio parlamentare e non possiamo ancora dilungarci su questo provvedimento: non possiamo chiedere un quarto, un quinto o un sesto esame. Quindi, in questi casi, un Governo responsabile pone la fiducia, se ritiene che quel provvedimento sia importante e decisivo per la vita di un Paese.

Mi sarebbe piaciuto se la fiducia non fosse stata posta, perché saremmo stati chiamati, anche quelli che avanzano delle critiche, a spiegarne le vere motivazioni. Vi dico, colleghi, che, dopo le correzioni che il relatore, la maggioranza e anche l'opposizione hanno suggerito al Governo e il Governo ha recepito, quel richiamo alla Costituzione decade del tutto. Più volte le sentenze della Corte costituzionale chiamano alla responsabilità decisionale il Parlamento, e sul piano della determinazione delle pene è il Parlamento che deve assumersi la responsabilità. Non c'è quindi alcun pericolo di incostituzionalità. Possiamo votare questo provvedimento.

Finalmente il codice della strada si dota di strumenti per affrontare (non per risolvere, ma per affrontare) il problema, e fare in modo che nel nostro Paese i cittadini sappiano che, quando si sta alla guida, bisogna assumere un atteggiamento prudente, responsabile, sobrio, in grado di comprendere i rischi cui si va incontro. Ecco perché si volta pagina e si lavora, cari colleghi, per fare in modo che la riforma del codice della strada, che è all'esame della Commissione competente, possa completare il cammino che adesso abbiamo aperto, affinché finalmente si possa dire al Paese che il Parlamento risponde, non volta le spalle, non sta zitto, non fa finta di non vedere. C'è stato un dialogo aperto in Parlamento tra maggioranza ed opposizione – ripeto: siamo al terzo passaggio – e c'è stato un dialogo con la società. Devo ringraziare le associazioni che rappresentano i familiari delle vittime della strada, qui presenti; non è vero che hanno assunto un atteggiamento vendicativo, ma hanno avuto un atteggiamento responsabile (lo abbiamo potuto constatare con le proposte che hanno avanzato). Devo ringraziare anche le Forze dell'ordine, che vivono questa esperienza e che l'hanno saputo elaborare tecnicamente nelle indicazioni che ci hanno fornito.

Si volta pagina. Il Partito Democratico vota questa fiducia con convinzione, perché riteniamo che il Parlamento abbia fatto un buon lavoro. Adesso è il tempo di decidere. La linea del rigore responsabile ed equilibrata, che è qui emersa, è la linea giusta con cui possiamo affrontare questo dramma, che richiederà altre scelte ed altre decisioni.

CUCCA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUCCA, *relatore*. Signora Presidente, abuso della sua pazienza e della pazienza dei colleghi soltanto per rivolgere un ringraziamento, che non è di circostanza. Mi preme sottolineare molto il clima assolutamente disteso con il quale si lavora in Commissione giustizia; la presenza delle professionalità elevate dei suoi membri ci consente sempre di portare a casa dei risultati assolutamente ottimali. Un ringraziamento deve andare anche ai funzionari della Commissione, il dottor Cavallucci, il dottor Smurra e la dottoressa Anzecchiarico, che sempre mettono a disposizione la loro professionalità, che consente di affrontare i problemi con cognizione di causa da parte di tutti.

Un'ultima annotazione e un ringraziamento in relazione all'appoggio che ci hanno dato i rappresentanti delle famiglie, già richiamati dal senatore Lumia. Faccio due nomi che valgono per tutti (non sono tutti appartenenti ad associazioni): ci sono persone come Marina Fontana, che è stata presente nel corso di tutti i lavori e che ha sempre assicurato il suo apporto, quello di cui ha parlato il collega Lumia; così come vorrei ricordare Alberto Pallotti. Non hanno sicuramente intenti vendicativi, ma hanno voluto soltanto seguire l'*iter* di una legge che credo dia finalmente una giusta risposta alle esigenze di giustizia manifestate dalla società. Ritengo quindi doveroso porgere un ringraziamento a tutte queste persone.

Votazione nominale con appello

PRESIDENTE. Indico la votazione dell'emendamento 1.700, presentato dal Governo, interamente sostitutivo del testo del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

Ai sensi dell'articolo 94, secondo comma, della Costituzione e ai sensi dell'articolo 161, comma 1, del Regolamento, la votazione sulla questione di fiducia avrà luogo mediante votazione nominale con appello.

Ciascun senatore chiamato dal senatore Segretario dovrà esprimere il proprio voto passando innanzi al banco della Presidenza.

I senatori favorevoli alla fiducia risponderanno sì; i senatori contrari risponderanno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Estraggo ora a sorte il nome del senatore dal quale avrà inizio l'appello nominale.

(È estratto a sorte il nome del senatore Tronti).

Hanno chiesto di votare per primi, e l'ho concesso, i senatori Esposito Giuseppe e Marino Luigi.

Invito il senatore Segretario a procedere all'appello di tali senatori.
(*I predetti senatori rispondono all'appello.*)

Invito il senatore Segretario a procedere all'appello, iniziando dal senatore Tronti.

AMATI, *segretario, fa l'appello.*

Rispondono sì *i senatori:*

Aiello, Albano, Albertini, Amati, Angioni, Anitori, Astorre, Azzollini Bertuzzi, Bianco, Bianconi, Bilardi, Bonaiuti, Borioli, Broglia, Bubbico, Buemi

Caleo, Cantini, Capacchione, Cardinali, Casini, Cassano, Casson, Chiavaroli, Cirinnà, Cociancich, Collina, Conte, Corsini, Cucca, Cuomo

D'Adda, Dalla Tor, Dalla Zuanna, D'Ascola, Davico, De Biasi, De Poli, Del Barba, Di Biagio, Di Giacomo, Di Giorgi, Dirindin, D'Onghia Esposito Giuseppe, Esposito Stefano

Fabbri, Fasiolo, Fattorini, Favero, Fedeli, Ferrara Elena, Filippi, Filipin, Finocchiaro, Fissore, Formigoni, Fornaro, Fravezzi

Gatti, Gentile, Giacobbe, Giannini, Ginetti, Gotor, Granaiola, Gualdani, Guerra, Guerrieri Paleotti

Ichino, Idem

Lai, Laniece, Lanzillotta, Latorre, Lepri, Lo Giudice, Lo Moro, Lucherini, Lumia

Manassero, Manconi, Mancuso, Maran, Marcucci, Margiotta, Marinello, Marino Luigi, Marino Mauro, Martini, Mattesini, Maturani, Micheloni, Minniti, Mirabelli, Morgoni, Moscardelli, Mucchetti

Olivero, Orrù

Padua, Pagano, Pagliari, Panizza, Parente, Pegorer, Pezzopane, Pignedoli, Pinotti, Pizzetti, Puglisi, Puppato

Ranucci, Ricchiuti, Romano, Rossi Gianluca, Rossi Luciano, Rossi Maurizio Giuseppe, Russo, Ruta

Sacconi, Saggese, Sangalli, Santini, Scalia, Schifani, Silvestro, Sollo, Sonego, Spilabotte, Sposetti, Susta

Tocci, Tomaselli, Tonini, Torrisi, Tronti

Vaccari, Valdinosi, Vattuone, Verducci, Vicari, Viceconte

Zanda, Zanoni, Zavoli, Zeller, Zin.

Rispondono no i senatori:

Airola, Alicata, Amoruso, Aracri, Augello, Auricchio, Barani, Barozzino, Bernini

Bertacco, Bertorotta, Boccardi, Bocchino, Bottici, Bruni, Bulgarelli

Caliendo, Campanella, Cappelletti, Cardiello, Caridi, Carraro, Castaldi, Catalfo, Ceroni, Cervellini, Ciampolillo, Cioffi, Compagnone, Conti, Cotti, Crimi

D'Anna, De Cristofaro, De Petris, De Siano, Di Maggio
Endrizzi
Falanga, Fattori, Ferrara Mario, Floris, Fucksia
Gaetti, Gibiino, Giovanardi, Giro
Iurlaro
Langella, Lezzi, Liuzzi, Longo Eva, Lucidi
Malan, Mandelli, Mangili, Marin, Martelli, Marton, Matteoli, Mauro
Giovanni, Mazzoni, Milo, Mineo, Montevocchi, Moronese, Morra, Mus-
sini
Paglini, Pagnoncelli, Palma, Pelino, Perrone, Petraglia, Petrocelli,
Piccinelli, Puglia
Quagliariello
Rizzotti, Romani Paolo, Ruvolo
Santangelo, Scavone, Sibia, Simeoni, Stefano
Taverna
Vacciano, Villari, Zizza, Zuffada.

(Nel corso delle operazioni di voto assumono la Presidenza la vice presidente FEDELI – ore 12,05 –, indi la vice presidente LANZILLOTTA – ore 12,07 –).

PRESIDENTE. Diamo atto che il senatore Scilipoti Isgrò, pur essendo presente in Aula, non partecipa alla votazione.

Dichiaro chiusa la votazione e invito i senatori Segretari a procedere al computo dei voti.

(I senatori Segretari procedono al computo dei voti).

Proclamo il risultato della votazione nominale con appello dell'emendamento 1.700, presentato dal Governo, interamente sostitutivo del testo del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-B, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia:

Senatori presenti	241
Senatori votanti	240
Maggioranza	121
Favorevoli	149
Contrari	91

Il Senato approva.

Risultano pertanto preclusi tutti gli emendamenti e l'ordine del giorno presentati al disegno di legge.

Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, convocazione

PRESIDENTE. Colleghi, poiché è convocata immediatamente la Conferenza dei Capigruppo, sospendo la seduta, che riprenderà al termine della predetta riunione.

La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 12,48, è ripresa alle ore 13,15).

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha approvato modifiche al calendario della prossima settimana prevedendo sedute uniche a partire dalla mattina di martedì 15 dicembre, dalle ore 9,30 alle ore 20, con sospensione a metà giornata rimessa alle valutazioni della Presidenza, nonché, se necessario, venerdì 18. L'ordine degli argomenti è il seguente: decreto-legge in materia di disposizioni finanziarie per interventi nel territorio, riforma della RAI e delega appalti.

Nel pomeriggio di mercoledì 16 dicembre il Presidente del Consiglio dei ministri renderà comunicazioni in vista del Consiglio europeo del 17-18 dicembre 2015. I tempi del dibattito saranno ripartiti secondo i precedenti.

Calendario dei lavori dell'Assemblea

Discussione di proposte di modifica: reiezione di una proposta della senatrice De Petris

Giovedì 10 Dicembre (*pomeridiana*)
(h. 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

Martedì	15	Dicembre	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-20)	} – Disegno di legge n. 2145 – Decreto-legge n. 185, disposizioni finanziarie per interventi sul territorio (<i>Voto finale entro il 25 dicembre</i>) (<i>Scade il 24 gennaio</i>) – Disegno di legge n. 1880-B – Riforma della RAI e del servizio pubblico radiotelevisivo (<i>Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i>) – Disegno di legge n. 1678-B – Delega recepimento direttive appalti e concessioni (<i>Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>Voto finale con la presenza del numero legale</i>) – Comunicazioni del Presidente del Consiglio dei Ministri in vista del Consiglio europeo del 17 e 18 dicembre 2015 (<i>nel pomeriggio di mercoledì 16</i>)
Mercoledì	16	»	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-20)	
Giovedì	17	»	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30-20)	
Venerdì	18	»	(<i>antimeridiana</i>) (h. 9,30) (<i>se necessaria</i>)	

Il termine per la presentazione degli emendamenti ai disegni di legge nn. 1880-B (Riforma della RAI e del servizio pubblico radiotelevisivo) e 1678-B (Delega recepimento direttive appalti e concessioni) sarà stabilito in relazione ai lavori della Commissione.

**Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 2145
(Decreto-legge n. 185, disposizioni finanziarie per interventi sul
territorio)**

(10 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatore	1h
Governo	1h
Votazioni	1h

Gruppi 7 ore di cui:

PD	1h 34'
FI-Pdl XVII	48'
M5S	45'
AP (NCD-UDC)	44'
Misto	41'
Aut (SVP,UV, PATT, UPT) - PSI - MAIE	34'
AL-A	30'
LN-Aut	29'
GAL (GS, PpI, FV, M, MBI)	28'
CoR	28'
Dissenzienti	5'

**Ripartizione dei tempi per la discussione delle Comunicazioni del Pre-
sidente del Consiglio dei Ministri in vista del Consiglio europeo del 17
e 18 dicembre 2015**

(3 ore, incluse dichiarazioni di voto)

Governo	30'
---------------	-----

Gruppi 2 ore e 30 minuti, di cui:

PD	34'
FI-PdL XVII	17'
M5S	16'
AP (NCD-UDC)	16'
Misto	15'
Aut (SVP,UV, PATT, UPT) - PSI-MAIE	12'
AL-A	11'
LN-Aut	10'
GAL (GS, PpI, FV, M, MBI)	10'
CoR	10'
Dissenzienti	5'

DE PETRIS (*Misto-SEL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-SEL*). Signora Presidente, innanzitutto vorrei ricordare che lunedì prossimo è convocato il Parlamento in seduta comune per l'elezione dei giudici della Corte. Quindi, propongo di riprendere i lavori alla fine delle votazioni, lunedì sera alle ore 20, con le integrazioni che proporrò, come credo faranno altri Gruppi, e che ritengo possano tranquillamente rientrare nel calendario dei lavori della prossima settimana.

Chiedo innanzitutto di anticipare l'inizio dei lavori della prossima settimana a lunedì sera alle ore 20. Chiedo inoltre di inserire in calendario, dopo il disegno di legge 2145, di conversione del decreto-legge n. 185 per gli interventi sul territorio, la discussione di una mozione relativa ad una vicenda che credo quest'Assemblea dovrebbe approfondire, non limitandosi ad esprimere un parere sullo schema di decreto legislativo nel corso della discussione in 8^a Commissione. Si tratta della mozione che riguarda il destino delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo depositato una mozione in merito, perché ritengo sia necessario che l'Assemblea affronti la questione relativa al futuro di un servizio così importante e purtroppo – ahimè – anche così carente nel nostro Paese.

Per quanto riguarda, invece, la riforma della RAI, che peraltro mi risulta sia ancora all'esame della Commissione, sottolineo una questione di merito molto importante: la riforma dovrebbe essere affrontata dopo la discussione della delega su appalti e concessioni, perché credo sia necessario completare tutto il riordino del sistema degli appalti che influenza molto anche la RAI e subito dopo affrontare la riforma di quest'ultima.

Quindi le modifiche che propongo sono le seguenti: iniziare i lavori lunedì alle ore 20, discutere la mozione sulle Ferrovie dello Stato e invertire i lavori tra la riforma RAI e la delega sugli appalti, affrontando per primo quest'ultimo provvedimento.

CANDIANI (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANDIANI (*LN-Aut*). Signora Presidente, dato che il formicaio si sta riempiendo avanziamo anche noi la nostra proposta.

Come abbiamo detto prima, sottolineiamo che bisogna prestare attenzione, perché il sistema bancario sta dando dei pessimi esempi ai cittadini su come si faccia speculazione sulle spalle dei risparmiatori. Abbiamo più disegni di legge presentati dal nostro Gruppo nella precedente legislatura e ripresentati all'inizio di questa che non vengono portati in Aula: si tratta della separazione bancaria che prevede la divisione tra le banche commerciali dalle banche speculative.

Signora Presidente, chiediamo all'Assemblea una riflessione seria su un argomento che deve essere inserito nel calendario dei lavori, perché su

di esso non si può più tergiversare, salvo voler nascondere i propri peccati sotto il tappeto, perché qualcuno al Governo, ovviamente, di peccati da nascondere ne ha tanti.

GIARRUSSO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIARRUSSO (*M5S*). Signora Presidente, chiediamo innanzitutto che venga trattata la mozione che riguarda l'armamento nucleare degli F-35, mozione che è stata firmata – mi dicono – da 81 colleghi e che, quindi, per Regolamento, non avrebbe nemmeno bisogno di essere inserita in calendario con voto d'Aula, ma che potrebbe, anzi dovrebbe fare direttamente la Presidenza. Purtroppo questa mozione sta diventando ogni giorno più attuale. E diciamo «purtroppo» perché i rischi sono evidenti.

Quindi, chiediamo che vengano inserite in calendario la discussione di questa mozione e, inoltre, le deliberazioni della Giunta.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione della proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea volta ad anticipare l'inizio dei lavori della prossima settimana alle ore 20 di lunedì.

Verifica del numero legale

CANDIANI (*LN-Aut*). 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 sui lavori del Senato

Metto ai voti la proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea volta ad anticipare l'inizio dei lavori della prossima settimana alle ore 20 di lunedì, avanzata dalla senatrice De Petris.

Non è approvata.

Passiamo alla votazione della proposta di modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea volta ad inserire l'esame della mozione sulle Ferrovie dello Stato.

Verifica del numero legale

CANDIANI (*LN-Aut*). 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 non è in numero legale.

Appreziate le circostanze, il calendario dei lavori dell'Assemblea è mantenuto nei termini già approvati e in vigore. Pertanto, la prossima settimana l'Assemblea tornerà a riunirsi martedì alle ore 16,30.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 13,25*).

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)

EMENDAMENTO 1.700, SU CUI IL GOVERNO HA POSTO LA QUESTIONE DI FIDUCIA, INTERAMENTE SOSTITUTIVO DEGLI ARTICOLI DA 1 A 8 NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

1.700

IL GOVERNO

Approvato con voto di fiducia*Sostituire gli articoli da 1 a 8 con il seguente:*

ARTICOLO 1

1. Dopo l'articolo 589 del codice penale sono inseriti i seguenti:

«Art. 589-bis. - (*Omicidio stradale*). - Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni.

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.

La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera b), del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, cagioni per colpa la morte di una persona.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

La pena di cui al comma precedente si applica altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona;

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona;

3) al conducente di un veicolo a motore che, 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.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può



superare gli anni diciotto.

Art. 589-ter. - (*Fuga del conducente in caso di omicidio stradale*). – Nel caso di cui all'articolo 589-bis, se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni»

2. L'articolo 590-bis del codice penale è sostituito dai seguenti:

«Art. 590-bis. - (*Lesioni personali stradali gravi o gravissime*). – Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.

Le pene di cui al comma precedente si applicano altresì al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera b), del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa a taluno lesioni personali, è punito con 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.

Le pene di cui al comma precedente si applicano altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

3) al conducente di un veicolo a motore che, 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 a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette.

Art. 590-ter. - (*Fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali*). – Nel caso di cui all'articolo 590-bis, se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e



comunque non può essere inferiore a tre anni.

Art. 590-*quater*. - (*Computo delle circostanze*). - Quando ricorrono le circostanze aggravanti di cui agli articoli 589-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, 589-*ter*, 590-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, 590-*ter*, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114 non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti.

Art. 590-*quinquies*. - (*Definizione di strade urbane e extraurbane*). - Ai fini degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* si intendono per strade extraurbane le strade di cui alle lettere A, B e C del comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e per strade di un centro urbano le strade di cui alle lettere D, E, F e F-*bis* del medesimo comma 2.».

3. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 157, sesto comma, le parole: «e 589, secondo, terzo e quarto comma» sono sostituite dalle seguenti: «, 589, secondo e terzo comma, e 589-*bis*»;
- b) all'articolo 582, primo comma, le parole: «da tre mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da sei mesi»;
- c) all'articolo 589, secondo comma, le parole: «sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle» sono soppresse;
- d) all'articolo 589, il terzo comma è abrogato;
- e) all'articolo 590, terzo comma, primo periodo, le parole: «sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle» sono soppresse;
- f) all'articolo 590, terzo comma, il secondo periodo è soppresso.

4. Al codice di procedura penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 224-*bis*, comma 1, dopo le parole: «superiore nel massimo a tre anni» sono inserite le seguenti: «, per i delitti di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale»;

b) all'articolo 359-*bis*, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-*bis*. Nei casi di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale, qualora il conducente rifiuti di sottoporsi agli accertamenti dello stato di ebbrezza alcolica ovvero di alterazione correlata all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, se vi è fondato motivo di ritenere che dal ritardo possa derivare grave o irreparabile pregiudizio alle indagini, il decreto di cui al comma 2 e gli ulteriori provvedimenti ivi previsti possono, nei casi di urgenza, essere adottati anche oralmente e successivamente confermati per iscritto. Gli ufficiali di polizia giudiziaria procedono all'accompagnamento dell'interessato presso il più vicino presidio ospedaliero al fine di sottoporlo al necessario prelievo o accertamento e si procede all'esecuzione coattiva delle operazioni se la persona rifiuta di sottoporvisi. Del decreto e delle operazioni da compiersi è data tempestivamente notizia al difensore dell'interessato, che ha facoltà di assistervi, senza che ciò possa comportare pregiudizio nel compimento delle operazioni. Si applicano le previsioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 365. Entro le quarantotto ore successive, il pubblico ministero richiede la convalida del decreto e degli eventuali ulteriori provvedimenti al giudice per le indagini preliminari, che provvede al più presto e comunque entro le quarantotto ore successive, dandone immediato avviso al pubblico ministero e al difensore. Le operazioni devono sempre svolgersi nel rispetto delle condizioni previste dai commi 4 e 5 dell'articolo 224-*bis*.».



5. Al codice di procedura penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 380, comma 2, dopo la lettera *m-ter*) è aggiunta la seguente:

«*m-quater*) delitto di omicidio colposo stradale previsto dall'articolo 589-*bis*, secondo e terzo comma, del codice penale;»;

b) all'articolo 381, comma 2, dopo la lettera *m-quater*) è aggiunta la seguente:

«*m-quinquies*) delitto di lesioni colpose stradali gravi o gravissime previsto dall'articolo 590-*bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, del codice penale;»;

c) all'articolo 406, comma 2-*ter*, le parole: «589, secondo comma, 590, terzo comma,» sono sostituite dalle seguenti: «589, secondo comma, 589-*bis*, 590, terzo comma, 590-*bis*»;

d) all'articolo 416, comma 2-*bis*, le parole: «per il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale» sono sostituite dalle seguenti: «per i reati di cui agli articoli 589, secondo comma, e 589-*bis* del codice penale»;

e) all'articolo 429, comma 3-*bis*, le parole: «per il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale» sono sostituite dalle seguenti: «per i reati di cui agli articoli 589, secondo comma, e 589-*bis* del codice penale»;

f) all'articolo 550, comma 2, dopo la lettera *e*) è inserita la seguente:

«*e-bis*) lesioni personali stradali, anche se aggravate, a norma dell'articolo 590-*bis* del codice penale»;

g) all'articolo 552:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: «per taluni dei reati previsti dall'articolo 590, terzo comma, del codice penale» sono inserite le seguenti: «e per i reati previsti dall'articolo 590-*bis* del medesimo codice»;

2) al comma 1-*ter*, dopo le parole: «per taluni dei reati previsti dall'articolo 590, terzo comma, del codice penale» sono inserite le seguenti: «e per i reati previsti dall'articolo 590-*bis* del medesimo codice».

6. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

0a) all'articolo 189 il comma 8 è soppresso;

a) all'articolo 222:

1) al comma 2, il quarto periodo è sostituito dai seguenti: «Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale consegue la revoca della patente di guida. La disposizione del quarto periodo si applica anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena. Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto competente per il luogo della commessa violazione, che emette provvedimento di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio nazionale, per un periodo corrispondente a quello per il quale si applica la revoca della patente, nei confronti del soggetto contro cui è stata pronunciata la sentenza.»;

2) dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

«3-*bis*. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui all'articolo 589-*bis*, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca; per il reato di cui all'articolo 589-*bis*, quinto comma, del codice penale, l'interessato



non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi dieci anni dalla revoca. Tale termine è elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere *b*) e *c*), e *2-bis*, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e *1-bis*, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del presente codice, e si sia dato alla fuga.

3-ter. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui agli articoli 589-*bis*, primo comma, e 590-*bis* del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca. Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere *b*) e *c*), e *2-bis*, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e *1-bis*, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, e si sia dato alla fuga»

3-quater. Per i titolari di patente di guida rilasciata da Stati esteri il prefetto del luogo della commessa violazione adotta un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale valido per il medesimo periodo previsto dal sesto periodo del comma 2. L'inibizione alla guida sul territorio nazionale è annotata nell'anagrafe nazionale conducenti di cui all'art. 225 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per il tramite del collegamento informatico integrato di cui al comma 7 dell'art. 403 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495»;

b) all'articolo 219, comma *3-ter*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, fatto salvo quanto previsto dai commi *3-bis* e *3-ter* dell'articolo 222»;

c) all'articolo 223, comma 2:

1) al primo periodo, dopo le parole: «commi 2 e 3» sono inserite le seguenti: «, nonché nei casi previsti dagli articoli 589-*bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, e 590-*bis* del codice penale»;

2) dopo il terzo periodo sono aggiunti i seguenti: «Nei casi di cui agli articoli 589-*bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, e 590-*bis* del codice penale il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di cinque anni. In caso di sentenza di condanna non definitiva, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida può essere prorogata fino ad un massimo di dieci anni.».

d) all'articolo 223, dopo il comma 2, è inserito il seguente:


«*2-bis.* Qualora la sospensione di cui al comma 2, quarto periodo, è disposta nei confronti di titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato estero, il prefetto del luogo della commessa violazione, ricevuti gli atti, nei quindici giorni successivi emette un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale valido per il medesimo periodo previsto al comma 2, quarto periodo. L'inibizione alla guida sul territorio nazionale è annotata nell'anagrafe nazionale conducenti di cui all'art. 225 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 per il tramite del collegamento informatico integrato di cui al comma 7 dell'art. 403 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495».

7. All'articolo 4, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, le parole: «nonché ad esclusione delle fattispecie di cui all'articolo 590, terzo comma, quando si tratta di fatto commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *c*),



del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope,» sono soppresse.

8. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

IL GOVERNO




TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE N. 859-1357-1378-1484-1553-B
ARTICOLI DA 1 A 8 NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA
DEI DEPUTATI

Art. 1.

(Introduzione del delitto di omicidio stradale)

1. Dopo l'articolo 589 del codice penale sono inseriti i seguenti:

«Art. 589-bis. - (*Omicidio stradale*). – Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni.

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera *c*), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni.

La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere *b*), *c*) e *d*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *b*), del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, cagioni per colpa la morte di una persona.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *b*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

La pena di cui al comma precedente si applica altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona;

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona;

3) al conducente di un veicolo a motore che, 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.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente

sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento sia conseguenza anche di una condotta colposa della vittima, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto.

Art. 589-*ter.* - (Fuga del conducente in caso di omicidio stradale). – Nel caso di cui all'articolo 589-*bis*, se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni».

Art. 2.

(Modifica dell'articolo 590-bis e introduzione degli articoli 590-ter, 590-quater e 590-quinquies del codice penale)

1. L'articolo 590-*bis* del codice penale è sostituito dai seguenti:

«Art. 590-*bis.* - (*Lesioni personali stradali gravi o gravissime*). – Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.

Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera *c*), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.

Le pene di cui al comma precedente si applicano altresì al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-*bis*, comma 1, lettere *b*), *c*) e *d*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *b*), del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *b*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.

285, cagioni per colpa a taluno lesioni personali, è punito con 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.

Le pene di cui al comma precedente si applicano altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

3) al conducente di un veicolo a motore che, 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 a taluno lesioni personali gravi o gravissime.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento sia conseguenza anche di una condotta colposa della vittima, la pena è diminuita fino alla metà.

Nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette.

Art. 590-*ter.* - (Fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali). - Nel caso di cui all'articolo 590-*bis*, se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a tre anni.

Art. 590-*quater.* - (*Computo delle circostanze*). - Quando ricorrono le circostanze aggravanti di cui agli articoli 589-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, 589-*ter*, 590-*bis* e 590-*ter*, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti.

Art. 590-*quinquies.* - (*Definizione di strade urbane e extraurbane*). - Ai fini degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* si intendono per strade extraurbane le strade di cui alle lettere A, B e C del comma 2 dell'articolo 2 del de-

creto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e per strade di un centro urbano le strade di cui alle lettere D, E, F e F-*bis* del medesimo comma 2».

Art. 3.

(Modifiche di coordinamento al codice penale)

1. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 157, sesto comma, le parole: «e 589, secondo, terzo e quarto comma» sono sostituite dalle seguenti: «, 589, secondo e terzo comma, e 589-*bis*»;

b) all'articolo 582, primo comma, le parole: «da tre mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da sei mesi»;

c) all'articolo 589, secondo comma, le parole: «sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle» sono soppresse;

d) all'articolo 589, il terzo comma è abrogato;

e) all'articolo 590, terzo comma, primo periodo, le parole: «sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle» sono soppresse;

f) all'articolo 590, terzo comma, il secondo periodo è soppresso.

Art. 4.

(Modifiche al codice di procedura penale in materia di operazioni peritali e di prelievo coattivo di campioni biologici)

1. Al codice di procedura penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 224-*bis*, comma 1, dopo le parole: «superiore nel massimo a tre anni» sono inserite le seguenti: «, per i delitti di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale»;

b) all'articolo 359-*bis*, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-*bis*. Nei casi di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale, qualora il conducente rifiuti di sottoporsi agli accertamenti dello stato di ebbrezza alcolica ovvero di alterazione correlata all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, se vi è fondato motivo di ritenere che dal ritardo possa derivare grave o irreparabile pregiudizio alle indagini, il decreto di cui al comma 2 e gli ulteriori provvedimenti ivi previsti possono, nei casi di urgenza, essere adottati anche oralmente e successivamente confermati per iscritto. Gli ufficiali di polizia giudiziaria procedono all'accompagnamento dell'interessato presso il più vicino presidio ospedaliero al fine di sottoporlo al necessario prelievo o accertamento e si procede all'esecuzione coattiva delle operazioni se la persona rifiuta di sottoporsi. Del decreto e delle operazioni da compiersi è data tempestivamente notizia al difensore dell'interessato, che ha facoltà di assistervi, senza che ciò possa comportare pregiudizio nel compimento delle opera-

zioni. Si applicano le previsioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 365. Entro le quarantotto ore successive, il pubblico ministero richiede la convalida del decreto e degli eventuali ulteriori provvedimenti al giudice per le indagini preliminari, che provvede al più presto e comunque entro le quarantotto ore successive, dandone immediato avviso al pubblico ministero e al difensore. Le operazioni devono sempre svolgersi nel rispetto delle condizioni previste dai commi 4 e 5 dell'articolo 224-*bis*».

Art. 5.

(*Modifiche di coordinamento al codice di procedura penale*)

1. Al codice di procedura penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 380, comma 2, dopo la lettera *m-ter*) è aggiunta la seguente:

«*m-quater*) delitto di omicidio colposo stradale previsto dall'articolo 589-*bis*, secondo comma, del codice penale»;

b) all'articolo 381, comma 2, dopo la lettera *m-quater*) è aggiunta la seguente:

«*m-quinqüies*) delitto di lesioni colpose stradali gravi o gravissime previsto dall'articolo 590-*bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, del codice penale»;

c) all'articolo 406, comma 2-*ter*, le parole: «589, secondo comma, 590, terzo comma,» sono sostituite dalle seguenti: «589, secondo comma, 589-*bis*, 590, terzo comma, 590-*bis*»;

d) all'articolo 416, comma 2-*bis*, le parole: «per il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale» sono sostituite dalle seguenti: «per i reati di cui agli articoli 589, secondo comma, e 589-*bis* del codice penale»;

e) all'articolo 429, comma 3-*bis*, le parole: «per il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale» sono sostituite dalle seguenti: «per i reati di cui agli articoli 589, secondo comma, e 589-*bis* del codice penale»;

f) all'articolo 550, comma 2, dopo la lettera *e*) è inserita la seguente:

«*e-bis*) lesioni personali stradali, anche se aggravate, a norma dell'articolo 590-*bis* del codice penale»;

g) all'articolo 552:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: «per taluni dei reati previsti dall'articolo 590, terzo comma, del codice penale» sono inserite le seguenti: «e per i reati previsti dall'articolo 590-*bis* del medesimo codice»;

2) al comma 1-*ter*, dopo le parole: «per taluni dei reati previsti dall'articolo 590, terzo comma, del codice penale» sono inserite le seguenti: «e per i reati previsti dall'articolo 590-*bis* del medesimo codice».

Art. 6.

(*Modifiche di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 222:

1) al comma 2, il quarto periodo è sostituito dai seguenti: «Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale consegue la revoca della patente di guida. La disposizione del quarto periodo si applica anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena. Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto competente per il luogo della commessa violazione, che emette provvedimento di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio nazionale, per un periodo corrispondente a quello per il quale si applica la revoca della patente, nei confronti del soggetto contro cui è stata pronunciata la sentenza»;

2) dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

«3-*bis*. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui all'articolo 589-*bis*, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca; per il reato di cui all'articolo 589-*bis*, quinto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi dieci anni dalla revoca. Tale termine è elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere *b*) e *c*), e 2-*bis*, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-*bis*, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del presente codice, e si sia dato alla fuga.

3-*ter*. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui agli articoli 589-*bis*, primo comma, e 590-*bis* del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca. Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo

186, commi 2, lettere *b*) e *c*), e *2-bis*, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e *1-bis*, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, e si sia dato alla fuga»;

b) all'articolo 219, comma *3-ter*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, fatto salvo quanto previsto dai commi *3-bis* e *3-ter* dell'articolo 222»;

c) all'articolo 223, comma 2:

1) al primo periodo, dopo le parole: «commi 2 e 3» sono inserite le seguenti: «, nonché nei casi previsti dagli articoli *589-bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, e *590-bis* del codice penale»;

2) dopo il terzo periodo sono aggiunti i seguenti: «Nei casi di cui agli articoli *589-bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma, e *590-bis* del codice penale il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di cinque anni. In caso di sentenza di condanna non definitiva, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida può essere prorogata fino ad un massimo di dieci anni».

Art. 7.

(*Modifica di coordinamento al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274*)

1. All'articolo 4, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, le parole: «nonché ad esclusione delle fattispecie di cui all'articolo 590, terzo comma, quando si tratta di fatto commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *c*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ovvero da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope,» sono soppresse.

Art. 8.

(*Entrata in vigore*)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

NB. Per gli emendamenti e l'ordine del giorno non presi in considerazione a seguito della posizione della questione di fiducia sull'emendamento 1.700, si rinvia al Fascicolo n. 1 del 1° dicembre 2015. Cfr. anche Elenco cronologico dei Resoconti seduta n. 551.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Battista, Berger, Bubbico, Capacchione, Cassano, Cattaneo, Chiti, Ciampi, Colucci, Compagna, Della Vedova, De Poli, D'Onghia, Donno, Ferrara Elena, Gentile, Giacobbe, Longo Fausto Guilherme, Messina, Minniti, Monti, Nencini, Olivero, Pepe, Piano, Pizzetti, Rubbia, Sciascia, Serafini, Serra, Stucchi, Turano, Valentini e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: 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; Borioli, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali, con particolare riguardo al sistema della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro; Orellana e Scoma, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'InCE; Fazzone, per attività del Consiglio d'Europa; Scilipoti Isgrò, per attività dell'Assemblea parlamentare NATO.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

La senatrice Di Giorgi ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-02423 del senatore Angioni ed altri.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 3 al 9 dicembre 2015)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 108

BUEMI, LANIECE: sulla cancellazione di alcune linee della tratta Aosta-Ivrea-Torino (4-02743) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

CATALFO ed altri: sulla regolarità di alcuni concorsi banditi dalla Gestione governativa ferroviaria circumetnea di Catania (4-03960) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

PETRAGLIA ed altri: sulla realizzazione dell'interporto «A. Vespucci» a Collesalveti (Livorno) (4-03940) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

SCAVONE: sulla proroga degli sfratti esecutivi a favore di categorie disagiate di cittadini (4-04084) (risp. DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

Mozioni

RUTA, RICCHIUTI, Gianluca ROSSI, GUERRA, BIGNAMI, CAMPANELLA, CASSON, CONTE, DE PIN, DI GIACOMO, DIRINDIN, FORNARO, GATTI, MASTRANGELI, NACCARATO, PANIZZA, PEGORER, PEZZOPANE, SAGGESE, SOLLO, VACCARI, STEFANO, CARDINALI, TOCCI, D'ADDA, SILVESTRO, GOTOR, LO MORO. – Il Senato,

premessi che:

il decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, recante «Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica», ha previsto, nell'ambito di una serie di disposizioni finalizzate al contenimento ed alla riduzione della spesa pubblica (cosiddetta *spending review*), all'articolo 9, comma 21, che: «I meccanismi di adeguamento retributivo per il personale non contrattualizzato di cui all'articolo 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come previsti dall'articolo 24 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, non si applicano per gli anni 2011, 2012 e 2013 ancorché a titolo di acconto, e non danno comunque luogo a successivi recuperi. Per le categorie di personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, che fruiscono di un meccanismo di progressione automatica degli stipendi, gli anni 2011, 2012 e 2013 non sono utili ai fini della maturazione delle classi e degli scatti di stipendio previsti dai rispettivi ordinamenti. Per il personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni le progressioni di carriera comunque denominate eventualmente disposte negli anni 2011, 2012 e 2013 hanno effetto, per i predetti anni, ai fini esclusivamente giuridici. Per il personale contrattualizzato le progressioni di carriera comunque denominate ed i passaggi tra le aree eventualmente disposte negli anni 2011, 2012 e 2013 hanno effetto, per i predetti anni, ai fini esclusivamente giuridici»;

successivamente, l'articolo 16, comma 1, lett. *b*), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, ha previsto la possibilità di prorogare fino al 31 dicembre 2014 tali disposizioni restrittive, con uno o più regolamenti da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta dei Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze;

con decreto del Presidente della Repubblica 4 settembre 2013, n. 122, recante «Regolamento in materia di proroga del blocco della contrattazione e degli automatismi stipendiali per i pubblici dipendenti», il Governo ha disposto la proroga fino al 31 dicembre 2014 delle seguenti misure, previste dall'articolo 9 del decreto-legge n.78 del 2010: a) il blocco dei trattamenti economici individuali; b) la riduzione delle indennità corrisposte ai responsabili degli uffici di diretta collaborazione dei Ministri e l'individuazione del limite massimo per i trattamenti economici complessivi spettanti ai titolari di incarichi dirigenziali; c) il limite massimo e la riduzione dell'ammontare delle risorse destinate al trattamento accessorio del personale; d) i blocchi riguardanti i meccanismi di adeguamento retributivo, classi e scatti di stipendio, nonché le progressioni di carriera comunque denominate del personale contrattualizzato e in regime di diritto pubblico;

le previsioni regolamentari sono state trasfuse nella legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità per il 2014), con riguardo all'indennità di vacanza contrattuale per il periodo 2015-2017 (art. 1, comma 452), alla sospensione delle procedure negoziali inerenti alla parte economica per il periodo 2013-2014 (art. 1, comma 453), all'ammontare dei trattamenti accessori (art. 1, comma 456);

la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità per il 2015), ha prorogato fino al 31 dicembre 2015 il blocco economico della contrattazione nel pubblico impiego, già previsto dalla normativa vigente fino al 31 dicembre 2014, con conseguente slittamento del triennio contrattuale dal 2015-2017 al 2016-2018 (art. 1, commi 254 e 255);

considerato che:

il reiterato protrarsi della sospensione delle procedure di contrattazione economica ha alterato la dinamica negoziale in un settore che assegna un ruolo centrale al contratto collettivo;

il contratto collettivo rappresenta un'imprescindibile fonte, che disciplina il trattamento economico (art. 2, comma 3, del citato decreto legislativo n. 165 del 2001), nelle sue componenti fondamentali ed accessorie (art. 45, comma 1), e «i diritti e gli obblighi direttamente pertinenti al rapporto di lavoro, nonché le materie relative alle relazioni sindacali» (art. 40, comma 1, primo periodo); contempera in maniera efficace e trasparente gli interessi contrapposti delle parti e concorre a dare concreta attuazione al principio di proporzionalità della retribuzione, ponendosi sia come strumento di garanzia della parità di trattamento dei lavoratori (art. 45, comma 2), sia come fattore propulsivo della produttività e del merito (art. 45, comma 3);

la Corte costituzionale, intervenuta a seguito di un'istanza sollevata dal Tribunale ordinario di Roma, in funzione di giudice del lavoro, con la sentenza n. 178 del 24 giugno 2015, ha stabilito l'illegittimità costituzionale sopravvenuta, a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica del regime di sospensione della contrattazione collettiva per il lavoro pubblico. In particolare, la Corte costituzionale pur ribadendo, in linea di principio, che l'e-

mergenza economica può giustificare la «stasi» della contrattazione collettiva, ha ritenuto fondate le censure sul congelamento della parte economica delle procedure contrattuali e negoziali dei contratti pubblici, in relazione all'articolo 39, primo comma, della Costituzione. Si tratta, infatti, per la Corte di un «blocco» negoziale protratto nel tempo, con un susseguirsi «senza soluzione di continuità» di norme, tale da rendere evidente «la violazione della libertà sindacale»;

la libertà sindacale è tutelata dall'art. 39, primo comma, della Costituzione, nella sua duplice valenza individuale e collettiva, e ha il suo necessario complemento nell'autonomia negoziale;

il carattere ormai sistematico della sospensione delle procedure contrattuali, come affermato dalla stessa Corte costituzionale, «sconfina in un bilanciamento irragionevole» tra libertà sindacale (art. 39 della Costituzione), indissolubilmente connessa con altri valori di rilievo costituzionale e già vincolata da limiti normativi e da controlli contabili penetranti (artt. 47 e 48 del decreto legislativo n. 165 del 2001), ed esigenze di razionale distribuzione delle risorse e controllo della spesa, all'interno di una coerente programmazione finanziaria (art. 81 della Costituzione);

sono circa 3 milioni e mezzo i pubblici dipendenti che aspettano il rinnovo dei contratti dal 2010 e il legislatore non può esimersi dal compito di dare nuovo impulso all'ordinaria dialettica contrattuale;

atteso che il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione Madia, in sede di discussione di mozioni relative alla questione, alla Camera, il 24 settembre 2015, dichiarava testualmente «Noi possiamo dire di essere fuori da una fase di recessione economica, e quindi posso, in questa sede, impegnarmi, nell'ambito della discussione collegiale che ci sarà sulla prossima legge di stabilità, sul fatto che vi sarà finalmente la riapertura di una stagione contrattuale. Quindi, i pareri che darò sulle mozioni sono pareri nei quali ci sarà l'impegno pieno del Governo a riaprire una stagione contrattuale»,

impegna il Governo ad assumere immediatamente le iniziative necessarie per giungere, in tempi brevi, alla conclusione della contrattazione collettiva nel pubblico impiego e ad assumere i provvedimenti che prevedano le necessarie risorse da destinare al rinnovo del contratto per i dipendenti pubblici, anche in ragione e a seguito del pronunciamento della sentenza n. 178 del 2015 della Corte costituzionale.

(1-00495)

DE PETRIS, CERVellini, BAROZZINO, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, URAS, BOCCHINO, CAMPANELLA, VACCIANO. – Il Senato,

premessi che:

all'interno del Documento di economia e finanza (DEF) 2014, il Governo aveva manifestato l'intenzione di attuare un piano di privatizzazioni attraverso la dismissione di partecipazioni in società controllate anche indirettamente dallo Stato; il programma nazionale di riforma, riporta infatti società a partecipazione diretta quali ENI, STMicroelectronics,

ENAV, e società in cui lo Stato detiene partecipazioni indirettamente tramite Cassa depositi e prestiti, quali SACE, Fincantieri, CDP Reti, TAG (Trans Austria Gastleitung GmbH) e, tramite Ferrovie dello Stato, in Grandi stazioni-Cento stazioni;

il Governo ha dato avvio al processo di privatizzazione della società Ferrovie dello Stato italiane SpA, il principale gruppo operante nel settore del trasporto ferroviario nel nostro Paese con la preliminare deliberazione adottata nella riunione del 23 novembre 2015, che ha determinato la presentazione in Parlamento dello schema di decreto n. 251 per l'acquisizione del parere;

l'evoluzione della società Ferrovie dello Stato l'ha vista passare da azienda autonoma sotto il controllo del Ministero dei trasporti ad ente pubblico, nel 1986, fino a giungere nel 1992 alla conformazione di società per azioni a totale partecipazione statale, per il tramite del Ministero dell'economia e delle finanze. Nel 1999 la società è stata divisa in Trenitalia, che si occupa del trasporto passeggeri e merci, e Rete ferroviaria Italiana, che gestisce invece le infrastrutture, entrambe rimanendo a totale partecipazione di Ferrovie dello Stato;

la società Ferrovie dello Stato SpA ha un fatturato di 8,4 miliardi di euro e nella prima metà del 2015 la crescita del fatturato del gruppo rispetto all'anno 2014 è stata di oltre il 2 per cento; gli investimenti sono in aumento, e si prevede di arrivare dai 4,3 miliardi di euro del 2014 ai 6,5 miliardi nel 2016;

il gruppo conta circa 70.000 dipendenti, di cui circa 5.000 in Germania (Netinera). La linea ferroviaria è lunga 16.726 chilometri, di cui circa 1.000 ad alta velocità. Il sistema alta velocità-alta capacità parte da Torino e arriva fino a Salerno (Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli-Salerno). Ulteriori tratti sono tra Milano e Treviglio e tra Padova e Mestre. Attualmente, si sta completando il tratto Milano-Verona-Venezia per disegnare la cosiddetta «T». La frequenza è di 8.000 treni al giorno di cui circa 7.000 regionali e 1.000 tra alta velocità, media e lunga percorrenza e treni merci;

dati Mediobanca del 2015 individuano il gruppo Ferrovie dello Stato italiane come la seconda azienda italiana per investimenti, la quinta per dipendenti, la decima per redditività e la tredicesima per fatturato; infine, Ferrovie dello Stato italiane quest'anno ha conquistato il primo posto nella classifica delle aziende dove i giovani neolaureati desiderano lavorare ed è risultata prima nel *ranking* «Best employer of choice 2015»;

è da segnalare come i processi di privatizzazione non possano essere aprioristicamente percepiti quale garanzia di successo economico e maggiore competitività, ma risultino spesso terreni fertili per operazioni poco trasparenti, rischiando di ledere i diritti della collettività in settori molto delicati; in Italia le privatizzazioni sono state sempre caratterizzate da un percorso particolarmente complesso, pieno di fallimenti e di incognite in cui spesso si sono intrecciate operazioni finanziarie poco trasparenti, per cui lo Stato quasi mai ne ha tratto vantaggio né dal punto di vista economico, né tanto meno sotto il profilo della competitività;

nel caso di Ferrovie dello Stato, un settore strategico per tutti i cittadini, la logica della privatizzazione colpirebbe tra l'altro una società con un enorme potenziale industriale, che andrebbe garantito, invece, anche attraverso processi di riconversione ecologica e tecnologica;

nell'ambito di un processo di privatizzazione di Ferrovie dello Stato, le entrate al bilancio dello Stato derivanti dai dividendi della società sarebbero notevolmente ridotte;

dato il carattere strategico del servizio offerto, è evidente come il controllo parlamentare sulle decisioni che coinvolgono Ferrovie dello Stato debba essere esercitato in tutto il suo potenziale, al fine di tutelare il diritto alla mobilità di tutti i cittadini e il consistente valore patrimoniale della società;

risultano poco chiare le motivazioni alla base della scelta di procedere alla privatizzazione di una società solida e in crescita come Ferrovie dello Stato, un processo che comporta l'alienazione di un immenso patrimonio in un settore tanto delicato per i cittadini, per garantire un'entrata nel Fondo di ammortamento del debito pubblico valutata tra i 5 e i 10 miliardi di euro: risorse ben poco significative rispetto agli attuali 2.000 miliardi di debito pubblico, soprattutto se si considerano i rischi per profitti, livelli occupazionali e competenze professionali;

un'affrettata privatizzazione presenta gravi rischi soprattutto sotto il profilo della salvaguardia del mantenimento dei diritti e delle tutele per le lavoratrici ed i lavoratori operanti nel comparto ferroviario che rappresenta il requisito fondamentale per la sicurezza e il buon funzionamento del sistema ferroviario e per servizi di alta qualità nei confronti delle persone. Senza contare che, con l'estensione della concorrenza nel trasporto ferroviario di passeggeri nazionale, il processo di privatizzazione e la possibile pressione finalizzata al taglio dei costi, l'attuale situazione di crisi economica in cui versa il Paese potrebbe ulteriormente aggravarsi con inevitabili conseguenze sul piano della riduzione del numero dei dipendenti, il maggior ricorso all'*outsourcing* e al subappalto dei servizi, l'aumento dei contratti atipici, l'incremento dell'utilizzo dei lavoratori in somministrazione, l'intensificazione dei carichi e della pressione sul lavoro, l'aumento degli orari di lavoro flessibili, del frazionamento dei turni di lavoro e del ricorso al lavoro straordinario;

la progressiva deresponsabilizzazione pubblica nei confronti del trasporto ferroviario rischia di comportare una lesione al diritto alla mobilità dei cittadini, attraverso aumenti dei prezzi e la riduzione delle corse su linee considerate non redditizie, colpendo in particolare i lavoratori pendolari: è necessario invece che il trasporto pubblico garantisca collegamenti tra tutte le aree del Paese, anche per ciò che concerne le cosiddette zone periferiche;

lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (n. 251), all'esame dell'VIII Commissione del Senato, per l'emissione del parere parlamentare, recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA, non contiene

nulla sulle garanzie ai lavoratori, alla sicurezza dei viaggiatori e al mantenimento e sviluppo della qualità del servizio, in particolare del servizio pubblico relativo al pendolarismo e al trasporto merci. Inoltre risulta particolarmente oscura l'affermazione del Governo secondo cui è sua intenzione procedere all'apertura ad altri soci del capitale di FS SpA, «anche mediante nuove disposizioni finalizzate alla piena valorizzazione della società e del Gruppo»,

impegna il Governo a non adottare in via definitiva lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 251 recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA e sospendere l'avvio del processo di privatizzazione per promuovere un serio dibattito politico e parlamentare basato su dati certi provenienti da stime e simulazioni fondate su un approfondito esame delle conseguenze e degli eventuali esiti della privatizzazione stessa relativi, in particolare, alla garanzia dei livelli occupazionali e contrattuali, del mantenimento e dello sviluppo della qualità dell'offerta di servizio pubblico locale e regionale, nel quadro del potenziamento della sicurezza degli utenti e dei lavoratori, della rivitalizzazione e dell'efficientamento del trasporto merci, in un'ottica di riconversione ecologica e civile che diminuisca progressivamente il trasporto su gomma, della promozione di investimenti mirati a colmare il *gap* infrastrutturale ferroviario che divide il Mezzogiorno dal resto del Paese, con particolare riferimento all'alta velocità, al raddoppio delle linee e all'ammodernamento del materiale rotabile, nonché relativi agli effetti della alienazione sul bilancio dello Stato e ai minori dividendi versati al bilancio dello Stato in conseguenza dell'alienazione stessa.

(1-00496)

Interrogazioni

BERTOROTTA, CATALFO, DONNO, SERRA, MORONESE, SANTANGELO. – *Ai Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

il 30 novembre 2015 il Consiglio comunale di Paternò (Catania) ha approvato il bilancio di previsione 2015 ben oltre il termine posto dal legislatore, elemento che di per sé costituisce una circostanza che compromette le finalità proprie dell'ordinamento contabile;

per il secondo anno consecutivo, il collegio dei revisori del Comune di Paternò ha espresso parere negativo al bilancio di previsione e, invero, nel 2014, il parere negativo è scaturito da un'errata allocazione di risorse nello schema di bilancio e da una sottostima dei trasferimenti statali e regionali con lo scopo di aumentare l'aliquota dell'addizionale comunale dallo 0,2 allo 0,8 per cento;

da organi di stampa risulta, infatti, che «Per il secondo anno consecutivo il collegio dei revisori dei conti – in particolare Antonio Timpa-

naro e Salvo Messina, di diverso avviso il terzo componente Salvo Russo – ha espresso parere negativo sul bilancio di previsione, da approvare, come prevede la legge, entro il 30 novembre. Per i revisori esistono "discrasie contabili con gli organismi partecipati", come si può leggere su un articolo del «Giornale di Sicilia» del 15 novembre 2015;

nell'esprimere parere negativo al bilancio 2015, l'organo di revisione ha evidenziato un'inattendibilità nella contabilità dell'ente, in particolare nel rapporto tra credito e debito con le società partecipate AMA SpA e ambito territoriale ottimale (ATO) CT3 Simeto ambiente SpA (in liquidazione);

considerato che, per quanto risulta:

in capo alla società AMA SpA sussiste un debito quantificato dal settore legale e contenzioso del Comune di Paternò pari a 1.555.073,55 euro per somme liquidate dal Comune da sentenze esecutive;

per il medesimo importo il Comune di Paternò si è limitato a formulare lettere di diffida e messa in mora;

non risultano, ad oggi, documenti ufficiali sul sito istituzionale del Comune che attestino procedure volte al reale recupero delle somme, nemmeno attraverso un piano di riparto pluriennale;

considerato inoltre che, per quanto risulta agli interroganti:

la società in liquidazione ATO CT3 Simeto ambiente SpA, invece, vanterebbe crediti nei confronti del Comune di Paternò, maturati nel periodo 2004-2012 pari a 33.897.342,47 euro, giusta nota della medesima società al 31 dicembre 2014;

nella precedente nota, risalente al 31 dicembre 2013, non si sarebbe fatto cenno a tale ingente posizione debitoria, anzi dall'allegato 3 emergerebbe un credito dell'ente stesso;

nella relazione al rendiconto 2012, il collegio dei revisori del Comune di Paternò ha evidenziato la mancata trasmissione dei dati relativi alla società ATO CT3 Simeto Ambiente SpA (in liquidazione) e, quindi, l'irregolarità dovuta alla mancanza della nota informativa richiesta dall'art. 6, comma 4, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni dalla legge n. 135 del 2012;

considerato altresì che:

risulta agli interroganti una palese omissione da parte dell'amministrazione comunale di un controllo sul rapporto tra credito e debito nei confronti della partecipata ATO Simeto e ciò malgrado la disponibilità di specifici uffici;

con 3 atti reperiti sul sito istituzionale dell'ente, quali la deliberazione della Giunta municipale n. 28 del 29 gennaio 2013, la deliberazione di Giunta n. 408 del 20 novembre 2012, nonché la deliberazione n. 451 del 14 dicembre 2012, risulta agli interroganti che la Giunta comunale abbia liquidato complessivamente la somma di 1.350.000 euro alla società ATO CT3 Simeto ambiente SpA (in liquidazione),

si chiede di sapere:

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

quali iniziative, nell'ambito delle proprie attribuzioni, intendano intraprendere al fine di consentire la corretta programmazione amministrativa, economica e finanziaria del Comune di Paternò;

quali interventi intendano adottare affinché sia resa pubblica la reale situazione del rapporto tra credito e debito del Comune di Paternò, anche alla luce dei pareri negativi espressi sia dai revisori contabili sia dal segretario generale sotto il profilo tecnico-contabile;

quali provvedimenti intendano assumere al fine di ripianare la situazione finanziaria del Comune di Paternò, la quale, nel presentare evidenti e gravi criticità, potrebbe, qualora non venissero tempestivamente rimosse, influire negativamente sul mantenimento degli equilibri di bilancio per i successivi esercizi finanziari;

quali iniziative di competenza intendano intraprendere, al fine di accertare eventuali responsabilità erariali dei soggetti coinvolti, nonché quali strumenti intendano utilizzare per verificare definitivamente la regolarità e legittimità dello stato economico e finanziario in cui versa il Comune di Paternò.

(3-02430)

CAMPANELLA, BOCCHINO – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti* – Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

nell'ambito del complesso sistema di approvvigionamento idropotabile dell'area metropolitana palermitana, per una popolazione complessiva dell'ordine di un milione di abitanti, una delle principali fonti di approvvigionamento è costituita dalla «Sorgente Scillato» la cui acqua, di eccellenti qualità organolettiche, è prodotta a bassissimo costo, in quanto non necessita di alcun trattamento particolare di potabilizzazione;

le infrastrutture di trasporto dell'acqua sono il vecchio canale Scillato, costruito a cavallo del XIX e XX secolo, oggi ancora utilizzato, ma in grado di vettoriare quantitativi idrici contenuti, ed il «nuovo acquedotto Scillato» costruito negli anni '80 a mezzo condotta in acciaio;

a causa di eventi sismici che hanno interessato la Sicilia occidentale, su alcuni versanti in territorio di Cerda e Termini Imerese si sono manifestati eventi franosi, che hanno interessato la condotta del «nuovo acquedotto Scillato», compromettendone la stabilità e causandone la rottura in vari punti con conseguente interruzione totale del funzionamento;

l'AMAP, società controllata del Comune di Palermo, che effettua il servizio idrico nel capoluogo, da allora ha effettuato innumerevoli interventi di riparazione finalizzati al ripristino, ancorché precario, del funzionamento dell'infrastruttura, con l'intento di continuare ad utilizzare la fonte di approvvigionamento, data la sua importanza strategica nell'equilibrio idrico del bacino di utenza;

l'evoluzione del fronte di frana negli anni ha provocato continue rotture della condotta, la cui fuoriuscita d'acqua è già stata causa di numerosi danni ai terreni (con relative richieste di risarcimento) di compromis-

sione della viabilità limitrofa e soprattutto dell'autostrada A19 Palermo-Catania;

nel novembre del 2011, in occasione di una delle tante riparazioni a seguito di rotture, si è verificato anche un infortunio mortale che ha prodotto conseguenze notevoli per i componenti del consiglio di amministrazione, dei dirigenti, dei capi unità ed anche dei capi squadra coinvolti;

tale stato di fatto ha indotto l'AMAP ad astenersi dall'eseguire ulteriori interventi di ripristino, con il conseguente inutilizzo dell'infrastruttura;

l'AMAP e l'ATO (ambito territoriale ottimale) idrico di Palermo, il quale regola e controlla il servizio idrico integrato nell'ambito provinciale, hanno avanzato più volte richieste di finanziamento dell'intervento, volto alla radicale risoluzione della problematica, sulla base di un progetto esecutivo redatto congiuntamente ad ASP SpA, richieste alle quali il Dipartimento regionale dell'acqua e dei rifiuti oggi ed ancora prima l'Agenzia regionale per i rifiuti e le acque non hanno potuto dare seguito, in quanto il predetto intervento non era contemplato, al momento della sottoscrizione, tra quelli di accordo di programma quadro per la tutela delle acque e la gestione integrata delle risorse idriche;

considerato che:

la problematica, su iniziativa del Prefetto di Palermo, il quale ha accolto le richieste dell'ATO di Palermo e dell'AMAP, è stata trattata in data 9 aprile 2013, nel corso di apposita riunione convocata dalla Prefettura di Palermo ed alla quale hanno partecipato i soggetti istituzionali a vario titolo interessati alla vicenda, inclusi il Dipartimento regionale dell'acqua e dei rifiuti ed il Dipartimento regionale di protezione civile;

a seguito della riunione, nel corso della quale sono riemerse ed esaminate tutte le problematiche esposte, il Prefetto di Palermo, con nota prot. n. 21455 del 17 aprile 2013 inviata, tra l'altro, all'Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità, ha auspicato l'adozione delle iniziative ritenute a garanzia sia dell'approvvigionamento della popolazione sia a tutela della pubblica e privata incolumità;

l'Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità, con nota prot. n. 21932/2013, rappresentava, che la definitiva risoluzione della problematica si sarebbe potuta ottenere con l'esecuzione delle opere previste nel progetto esecutivo «*By-pass* nuovo acquedotto Scillato tra le progressive 12.410 e 15.425 ml. (C.de Burgitabus e Scacciapidocchi)», redatto da APS SpA ed AMAP, nel luglio del 2010, già approvato in linea amministrativa dall'ATO di Palermo, dell'importo complessivo di 4.880.000 euro;

a seguito della nota prot. n. 21932/2013 la Giunta regionale siciliana, con deliberazione n. 217 del 27 giugno 2013, determinava l'inserimento ed il conseguente finanziamento nella delibera regionale n. 152 del 21 maggio 2012 (finanziata con delibera CIPE n. 60 del 30 aprile 2012) del progetto «*By-pass* nuovo acquedotto Scillato tra le progressive 12.410 e 15.425 ml. (C.de Burgitabus e Scacciapidocchi)» dell'importo

complessivo di 4.880.000 euro (IVA compresa), individuando nel Comune di Palermo il soggetto aggiudicatore dell'intervento;

considerato inoltre che:

ad oggi, dopo oltre 2 anni dallo stanziamento dei fondi per la realizzazione del *By-pass*, non risultano ancora iniziati i lavori;

a parere degli interroganti, tale ritardo non è giustificabile, vista l'unione d'intenti delle varie istituzioni interessate e la disponibilità delle somme per la realizzazione dell'opera,

si chiede di sapere quali iniziative il Governo intenda assumere, per quanto di competenza ed in raccordo con le amministrazioni interessate, per individuare le cause che hanno bloccato l'inizio dei lavori del «*By-pass* nuovo acquedotto Scillato tra le progressive 12.410 e 15.425 ml. (C.de Burgitabus e Scacciapicocchi)», oltre alle eventuali inadempienze degli organi regionali preposti, al fine di rendere possibile la realizzazione di un'infrastruttura che riveste un'importanza strategica nel garantire l'equilibrio idrico nel quadro dell'alimentazione dell'area metropolitana palermitana.

(3-02431)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

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

la stampa locale veronese ha dato ampio risalto alla situazione in cui versano le unità della Polizia ferroviaria operanti sul territorio scaligero;

sono state, in particolare, riportate le affermazioni di Cristian Truzzi, segretario provinciale del Silp, un sindacato di polizia, che ha elencato alcune delle maggiori criticità;

secondo Truzzi, in primo luogo, la Polizia ferroviaria stazionante a Verona non disporrebbe neanche di un'autovettura specializzata con la quale tradurre in Questura i sospetti eventualmente fermati, circostanza che obbligherebbe gli agenti a servirsi di una normale Fiat Panda, esponendoli a rischi significativi nel tragitto;

mancherebbero, inoltre, i giubbotti antiproiettile, perché, dopo il ritiro di quelli ormai scaduti, l'intero settore operativo della Polizia ferroviaria veronese ne avrebbe adesso a disposizione solo 2, a fronte degli 8 necessari per equipaggiare tutti gli agenti di turno in servizio;

a Legnago e Peschiera la situazione sarebbe sotto questo aspetto persino peggiore, non essendo disponibile alcun giubbotto;

si registrerebbero altresì, di tanto in tanto, anche insufficienze di personale, posto che alcuni agenti di stanza a Verona vengono periodicamente trasferiti al Brennero, oppure adibiti alla sorveglianza della caserma compartimentale;

a fronte di queste carenze, la minaccia da fronteggiare è in continuo aumento ed aggravamento, comprendendo ormai anche quella rappresentata dai terroristi jihadisti in movimento attraverso l'Europa,

si chiede di sapere quali misure, ed in che tempi, il Ministro in indirizzo intenda assumere per fornire al distaccamento della Polizia ferroviaria veronese e a quelli limitrofi il personale e gli equipaggiamenti necessari allo svolgimento dei propri compiti istituzionali, dalle automobili specializzate per tradurre in Questura i fermati ai giubbotti antiproiettile.
(4-04945)

FRAVEZZI, ZELLER, BERGER, LAI, LANIECE, Fausto Guilherme LONGO, ORELLANA, PANIZZA. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali e della salute.* – Premesso che:

in agricoltura, contro gli insetti patogeni delle piante coltivate, in particolare contro i lepidotteri dell'uva (tignole) e contro la mosca dell'olivo, possono essere utilizzate metodologie rispettose dell'ambiente e della salute, quali l'utilizzo di trappole e di feromoni (cosiddetta confusione sessuale);

la direttiva 2009/128/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 prevede che tutti gli utilizzatori professionali di fitofarmaci pesticidi e di biocidi siano in possesso di specifica autorizzazione per l'acquisto e l'utilizzo, rilasciata dai competenti organi;

a decorrere dal 26 novembre 2015, il certificato di abilitazione all'acquisto e all'utilizzo dei prodotti fitosanitari costituisce requisito obbligatorio per chiunque intenda acquistare e/o utilizzare i prodotti fitosanitari destinati a utilizzatori professionali;

attualmente, sono compresi nei fitofarmaci anche gli erogatori di diffusori utilizzati per la lotta alle tignole ed all'eulia dell'uva, della carpocapsa del melo e delle trappole per il controllo biologico della mosca dell'olivo;

considerato che

l'inclusione dei diffusori di feromoni e delle trappole nell'ampio gruppo dei fitofarmaci e pesticidi è impropria in quanto, come rilevato, tali metodologie sono rispettose dell'ambiente e della salute;

tale classificazione determina altresì carichi burocratici inaspettati e non necessari, soprattutto a scapito dei piccoli produttori, e non solo, che utilizzano questi metodi;

gli oneri burocratici connessi al rilascio dell'autorizzazione per l'acquisto e l'utilizzo dei diffusori di feromoni e delle trappole potrebbero indurre i piccoli agricoltori ad abbandonare le coltivazioni, con evidenti danni paesaggistici ed economici e diffusione degli organismi patogeni;

i dati resi noti in questi giorni dimostrano, soprattutto per il nostro Paese, il calo continuo e preoccupante di aziende agricole, soprattutto di quelle piccole e con forti radici territoriali;

considerato altresì che questi metodi di lotta biologica sono validissimi, se seguiti anche su larga scala, per cui dovrebbero essere incentivati,

si chiede di sapere se non sia il caso di distinguere la categoria di appartenenza dei diffusori di feromoni e delle trappole dai fitofarmaci soggetti ad autorizzazione e di valutare la possibilità dell'utilizzo di queste

tecniche rispettose dell'ambiente senza imporre l'obbligo dell'autorizzazione prescritta dalla direttiva europea.

(4-04946)

FASANO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

nel corso degli ultimi mesi, una lunga contrapposizione tra amministrazione comunale di Afragola (Napoli) e la ditta concessionaria dei servizi ambientali ha determinato due diverse procedure, la prima attivata dalla ditta concessionaria, il consorzio Sieco/Gema, la seconda dal Comune, che hanno prodotto la risoluzione del vigente contratto dei servizi ambientali;

dette procedure di risoluzione contrattuale, a parere dell'interrogante, genereranno un contenzioso che potrà vedere soccombente il Comune di Afragola che negli anni di vigenza del rapporto contrattuale non avrebbe gestito al meglio le incombenze contrattuali previste;

il Comune, con atti prot. n. 34294 del 21 settembre 2015 e prot. n. 34999 del 28 settembre 2015, provvedeva all'avvio del procedimento di risoluzione del contratto rep. 3474/2013, registrato a Casoria (Napoli) il 1° agosto 2013 al n. 143S-1 tra il Comune e l'accordo temporaneo d'impresa Sieco/Gema;

con determina dirigenziale n. 1207 del 29 ottobre 2015, si provvedeva alla risoluzione in danno del contratto;

con determinazione n. 1287 del 18 novembre avente ad oggetto «Servizio di spazzamento, raccolta e trasporto dei Rifiuti Solidi Urbani differenziati e indifferenziati, compresi quelli assimilati, ed altri servizi di Igiene Pubblica»; di fatto, si è indetta una procedura di gara del tutto anomala, anche in considerazione che dal 1° novembre il Comune di Afragola, al pari di tutto il sistema delle autonomie, per gli affidamenti e la gestione delle procedure di gara deve avvalersi, obbligatoriamente, della «stazione unica appaltante»;

a tale determinazione, sarebbe allegato lo schema di una lettera d'invito riservata a 17 ditte che sono comprese in un elenco che non viene allegato alla determinazione, ma che sarebbe disponibile presso gli uffici comunali;

dalla lettura della determinazione, emergerebbe una serie di circostanze problematiche. In raffronto con gli oneri che in precedenza sosteneva il Comune per un appalto che richiedeva una serie di servizi aggiuntivi di notevole entità per la ditta concessionaria, come ad esempio l'utilizzo di un'area di proprietà del Comune per l'allestimento del «cantiere operativo», per la quale era richiesto un canone mensile di 10.000 euro, o come la gestione dell'isola ecologica e di 3 centri per la raccolta differenziata, l'innaffiamento stradale nei mesi estivi, la raccolta di foglie, il diserbo di tutte le aree scolastiche di competenza comunale ed altro ancora, si scoprirebbe che il previsto appalto, per 12 mesi, comporterebbe un aumento di spesa, rispetto al canone vigente, di oltre il 20 per cento;

dalla lettura della determinazione, si evidenzierebbe un astruso calcolo della spesa per la fornitura dei mezzi occorrenti per il servizio, frutto di un complicato meccanismo che mette insieme oneri di ammortamenti ed oneri per la manutenzione. Mancando del tutto un'indicazione banale come quella se i mezzi da fornire devono essere nuovi o meno. La cifra indicata per la fornitura dei mezzi sarebbe di gran lunga superiore a quella precedentemente prevista che si basava su un piano di ammortamento di mezzi nuovi e da immatricolare. Sarebbe bastato prevedere «un nolo a freddo» per avere parametri chiari ed indiscutibili. Stesso ragionamento vale anche per la spesa prevista per la fornitura di attrezzature per le quali si riconosce la totalità del costo dei mezzi forniti, senza precisare se al termine della durata del servizio quelle attrezzature restino o meno di proprietà del Comune, visto che le ha pagate;

la deliberazione non chiarirebbe le modalità organizzative del servizio da svolgere, omettendo di indicare la sede del cantiere o l'obbligo, sempre previsto in passato, per la ditta concessionaria di avere il «cantiere operativo» sul territorio di Afragola, se ne confermerebbe l'obbligo, precedentemente previsto, che i mezzi da utilizzare siano dotati di «sistema di rilevazione satellitare (GPS) in modo da fornire, oltre alla posizione istantanea, anche il resoconto dei percorsi giornalieri, settimanali e mensili». Non sarebbe indicato l'obbligo di dotarsi, per la ditta concessionaria, di «un numero verde» a disposizione dell'utenza e, comunque, vi sarebbero notevoli deficienze rispetto allo *standard* qualitativo dei precedenti appalti, seppur in presenza di un aumento di oltre il 20 per cento degli oneri a carico del Comune;

tra i requisiti richiesti alle ditte invitate alla procedura di affidamento, risulterebbe evidente che uno in particolare, per il quale è fatto esplicito richiamo che non è ammesso l'istituto dell'avvalimento, sarebbe improprio rispetto al servizio richiesto. In particolare si legge: «iscrizione al Registro imprese CCIAA dal quale risulti che l'impresa ha per l'attività uno o più servizi oggetto della gara e che abbia attivato i settori di attività inerenti la disinfezione, disinfestazioni». Sembrerebbe che al momento dell'inoltro dei relativi inviti a partecipare alla procedura di gara (ristretta alle sole 17 ditte) solo una tra le 17 avesse già attivato il requisito richiamato. In questo modo, la procedura in oggetto sarebbe stata riservata alla sola ditta in possesso del requisito, in considerazione che l'attività di disinfezione e di disinfestazione non sarebbe collegata al servizio oggetto della procedura di affidamento;

l'interrogante ritiene che vi sia la necessità di investire di un doveroso controllo l'ANAC, in modo da richiamare il rispetto di procedure trasparenti e legittime, trattandosi di un pubblico servizio per un valore annuale di quasi 8 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza della situazione;

quali risultino le ragioni del ritardo, da parte della Prefettura di Napoli, ad intervenire per un necessario e doveroso monitoraggio della grave

situazione nel settore della raccolta e dello smaltimento dei rifiuti ad Afragola;

se risulti rispettoso delle procedure legislative previste indire una siffatta gara a giudizio dell'interrogante «anomala», avendo acquisito il necessario codice identificativo di gara n. 64546208EB, prima ancora dell'approvazione e della pubblicazione dei relativi atti di gara e prima ancora dell'approvazione e pubblicazione della determinazione dirigenziale n. 1207 del 29 ottobre 2015 con la quale si approvava la risoluzione in danno del precedente contratto d'appalto;

quali iniziative di competenza il Governo voglia attuare al fine di ripristinare il corretto svolgimento degli appalti nel Comune di Afragola.
(4-04947)

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

la tratta T4 della linea metro C di Roma comprende le stazioni San Giovanni, Lodi, Pigneto, Malatesta;

l'intero progetto della metropolitana è da anni al centro di numerose polemiche per la scelta dei tracciati, le modalità di attuazione, la discutibile gestione da parte dei soggetti appaltanti e i numerosi ritardi, nonostante sia oggi uno dei cantieri più importanti dell'intero territorio nazionale in termini sia di entità dell'investimento richiesto sia di importanza dell'opera in costruzione;

in particolare, dal municipio V sono giunte nei mesi numerose segnalazioni circa il mancato rispetto da parte di Roma Metropolitane di quanto dichiarato nel corso degli incontri di progettazione partecipata;

le opere previste per la tratta T4 sono realizzate attraverso fondi di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, più volte rifinanziata, ai sensi della deliberazione del CIPE n. 70 del 22 giugno 2000;

per ciò che concerne la stazione «Pigneto», le opere connesse con la sua realizzazione comprendono anche la sistemazione delle aree superficiali della stazione stessa;

nell'ambito di tali lavori, viene ricompreso il ripristino del campo sportivo esistente alla consegna dell'area, come risultante dal progetto definitivo datato settembre 2001 e acquisito al protocollo del Dipartimento VII di Roma capitale, Politiche alla mobilità, con il protocollo n. 19856 del 43 giugno 2002;

sin dall'avvio della cantierizzazione dell'area nel 2006, è stata infatti manifestata la necessità di trovare un'adeguata collocazione all'attività di calcio sociale nata e cresciuta sul territorio dal 1999, che aveva consentito la riqualificazione di un'area degradata attraverso un processo di aggregazione sociale e civica, culminato con la costituzione di un'associazione;

al momento di consegna dell'area era stata manifestata altresì la necessità di avviare contestualmente anche la realizzazione di adeguati spogliatoi a servizio del campo, che fin dall'inizio erano parte integrante del progetto, questione di cui si è a lungo dibattuto nel corso degli incontri

tra il municipio V, l'Assessorato per la mobilità di Roma capitale e la commissione Metro C, partendo tuttavia dal condiviso assunto che gli spogliatoi fossero un elemento essenziale per la fruizione del campo di calcio;

come risulta dall'estratto del verbale della Giunta del municipio V del 13 maggio 2015, prot. n. 79732/15, i lavori di sistemazione delle aree superficiali sono stati ultimati con il ripristino del campo sportivo, senza tuttavia che venisse prevista la realizzazione degli spogliatoi a servizio del campo stesso, rendendolo, di fatto, inutilizzabile;

tale criticità era stata oggetto di una seduta (in data 29 aprile 2015) della commissione speciale Metro C, durante la quale Roma Metropolitane Srl si era resa disponibile alla realizzazione degli spogliatoi senza aggravio di spese per Roma capitale;

in tal senso, il municipio V ha approvato un progetto che prevede la realizzazione degli spogliatoi con i fondi relativi alla voce rimborsi a fattura nella disponibilità di Roma Metropolitane. Tale progetto ha tuttavia ricevuto il diniego da parte del Dipartimento mobilità di Roma capitale;

la mancata realizzazione degli spogliatoi rende il campo non fruibile, con il rischio che l'intera struttura rimanga abbandonata e in progressive condizioni di degrado, provocando un danno sociale alla cittadinanza ed erariale per l'amministrazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato;

quali iniziative intenda prendere per quanto di competenza per sollecitare Roma Metropolitane Srl e l'amministrazione capitolina al fine di trovare una soluzione alla mancata realizzazione degli spogliatoi del campo sportivo, consentendo la ripresa di un'attività che, nel territorio, crea partecipazione ed aggregazione sociale per i cittadini romani, e della quale è stata stabilita la necessaria prosecuzione in fase progettuale ed esecutiva, durante il processo di realizzazione della linea C della metro di Roma.

(4-04948)

DONNO, BERTOROTTA, CAPPELLETTI, SANTANGELO, GAETTI, MORONESE, PUGLIA. – *Ai Ministri della salute e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

in località Giardinetto, nel comune di Troia (Foggia), è sito un opificio dismesso con residui di rifiuti di lavorazione e materiali abbandonati di varia natura e pericolosità;

secondo quanto riportato nella «Relazione sulla discarica di Giardinetto presso l'ex fornace ala rdb di proprietà Fantini» della commissione consiliare di studio del Comune di Troia, nominata dal Consiglio comunale con delibera n. 58 del 6 dicembre 2007, «dalla documentazione catastale, dai rilievi cartacei e dal sopralluogo effettuato, è emerso che l'area di proprietà della Ditta I.A.O. su cui è ubicato l'ex stabilimento dell'Ala Fantini si estende su una superficie complessiva di Ha 42.60.84, individuata dalle particelle 19-23-25-57-104-118-119-120-121-122-180-228-318-391 del foglio n. 30»;

le controversie legali legate alla discarica hanno avuto inizio nel 1999, con il sequestro dell'intera area di proprietà della I.A.O. Srl. Per far luce sulla vicenda, erano state avviate le indagini preliminari, a cui seguivano dei rinvii a giudizio;

considerato che, per quanto risulta agli interroganti:

secondo la ricostruzione cronologica effettuata dal comitato cittadino di Troia «Salute e territorio», in data 17 luglio 2007, la I.A.O. Srl comunicava alle competenti autorità amministrative (Comune di Troia, Provincia di Foggia e Regione Puglia) la consistenza dei rifiuti presenti nel sito (circa 47.000 tonnellate tra pericolosi, non pericolosi, da definire e non decifrabili) e la programmazione sperimentale di tipo analitico volta ad evidenziare l'eventuale stato di contaminazione delle matrici ambientali;

la ricostruzione evidenzia che il 28 maggio 2008, «L'Arpa Puglia di Bari presenta alla Regione Puglia, Provincia di Foggia, Arpa Puglia di Foggia, Comune di Troia, Comandante dei Carabinieri di Troia e alla I.A.O. s.r.l., una relazione sugli esiti ottenuti dalle prove sui campioni prelevati all'interno del sito: su 14 complessivi, 2 risultano rifiuti non pericolosi, 6 da inertizzare o sottoporre a processo di recupero materia ed i restanti 6 rifiuti pericolosi». Inoltre, il 10 luglio 2008, «la I.A.O. s.r.l. trasmette alla Regione Puglia, Provincia di Foggia, Arpa Puglia Direzione Generale di Bari, Arpa Puglia Dipartimento di Foggia, ASL FG/3 di Troia, Comune di Troia, l'Indagine Analitica Preliminare, nella quale classifica il sito come "potenzialmente contaminato"»;

il 1° dicembre 2009, «i militari del comando provinciale della Guardia di Finanza, su disposizione della procura della Repubblica di Lucera, sequestravano un'area di 340.000 mq. in cui sono stati riversati, nel sottosuolo, 250.000 tonnellate di rifiuti speciali e tossici e 8 capannoni con copertura in amianto. Tre persone denunciate. L'area è quella di Giardinetto di proprietà della I.A.O. s.r.l.»;

da un articolo di stampa del 23 gennaio 2015 pubblicato su «affaritaliani» si apprende che veniva «emesso il dispositivo di sentenza relativo al Processo Giardinetto presso l'ex Tribunale di Lucera dal Collegio giudicante (...) Ascoltate le arringhe difensive dei legali degli imputati accusati a vario titolo, insieme all'azienda I.A.O Srl di falso ideologico e disastro ambientale per fatti risalenti al 1999, il giudice ha pronunciato sentenza di assoluzione nei confronti di Vito Balice e Vincenzo Piccirillo perché il fatto non sussiste. Estinti per prescrizione, invece, le imputazioni di reato a carico di Giuseppe De Munari»;

a giudizio degli interroganti è evidente la grave situazione di disagio sanitario ed ambientale in cui versa la cittadinanza e l'intero territorio di Troia anche in considerazione di quanto diffuso in data 9 settembre 2015 dal sito *on line* «immediato» riguardo all'allarmante tasso di mortalità nel foggiano, «nell'area di Troia, dove insiste peraltro una discarica mai bonificata (Giardinetto), ad essere colpiti sono il colon-retto, l'esofago, il sistema immunitario e cardio-circolatorio»;

si chiede di sapere:

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

se non intendano, nei limiti delle proprie attribuzioni, attivarsi con urgenza, sollecitando le amministrazioni locali competenti, affinché sia operata un'immediata bonifica e messa in sicurezza del sito, nonché dell'intera area interessata, allo scopo di tutelare lo stato della salute e della sicurezza umana, nonché il paesaggio, le coltivazioni e i terreni circostanti;

se, sulla base della situazione e considerato il dettato normativo del decreto legislativo n. 195 del 2005, non ritengano opportuno assumere, nell'ambito delle rispettive competenze e fatte salve le specifiche attribuzioni regionali, le opportune iniziative di divulgazione dell'informazione ambientale riguardante l'aria, l'atmosfera, l'acqua, il suolo e il territorio circostante il comune di Troia;

se abbiano adottato o intendano adottare misure di competenza che evitino la sistematica violazione delle vigenti norme in materia ambientale, di trattamento dei rifiuti e di tutela del territorio.

(4-04949)

ENDRIZZI, TAVERNA. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che il gioco d'azzardo patologico (GAP) viene definito dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) come «malattia sociale» che determina l'incapacità di resistere all'impulso di giocare d'azzardo e che è in grado di compromettere la salute e la condizione sociale del singolo individuo e della sua famiglia;

considerato che:

l'articolo 50, comma 7, del decreto legislativo n. 267 del 2000, testo unico degli enti locali, afferma che «Il sindaco, altresì, coordina e riorganizza (...) gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti»;

con circolare n. 557/PAS.7801.1200 del 23 giugno 2010 e con nota del 19 marzo 2013 del Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, viene precisato che la regolamentazione degli orari di apertura e chiusura degli esercizi dediti al gioco con apparecchi da intrattenimento denominati *new slot* e *Vlt (video lotteryterminal)*, dei negozi dediti all'attività prevalente di raccolta delle scommesse e delle sale bingo, compete al sindaco, sulla base di quanto stabilito dal citato articolo 50, comma 7, in quanto gli esercizi dediti al gioco rientrano nella categoria degli esercizi pubblici;

con sentenza n. 220 del 18 luglio 2014, la Corte costituzionale ha affermato che «il Sindaco può disciplinare gli orari delle sale giochi e degli esercizi nei quali siano installate apparecchiature per il gioco (...) per esigenze di tutela della salute, della quiete pubblica, ovvero della circolazione stradale»;

considerato che:

al sindaco è riconosciuta la competenza quale autorità sanitaria locale;

con ordinanza n. 115151 del 19 ottobre 2015, il sindaco di Vicenza, Achille Variati, ha disposto l'ampliamento degli orari di funzionamento degli apparecchi con vincite in denaro collocati all'interno degli esercizi autorizzati *ex art.* 88 testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto n. 773 del 1931, che sono «impegnati in speciali progetti di contrasto alla ludopatia»;

per gli esercizi, gli orari massimi di utilizzo degli apparecchi per il gioco lecito con vincita in denaro sono individuati dal lunedì al giovedì, dalle ore 17.00 alle ore 01.00 del giorno successivo, e dal venerdì alla domenica, dalle ore 16.00 alle 03.00 del giorno successivo, mentre con precedente ordinanza n. 32259 del 30 marzo 2015 l'orario, unico per tutti gli esercizi, era individuato dalle ore 10.00 alle 13.00 e dalle ore 17.00 alle 22.00 di tutti i giorni, festivi compresi;

considerato inoltre che:

nell'ordinanza del 19 ottobre 2015, con cui è disposto il citato ampliamento degli orari di funzionamento degli apparecchi, la lotta alla ludopatia viene definita meritevole di «ogni forma di lotta», richiamandosi inoltre alla precedente ordinanza del 30 marzo 2015 in cui sono diffusamente evidenziati i rischi e le problematiche connesse alla diffusione del gioco d'azzardo, anche con particolare riferimento alla situazione relativa al territorio vicentino;

a giudizio degli interroganti, è assolutamente contraddittorio motivare l'ampliamento degli orari con ragioni legate alla lotta alle ludopatie, pur in presenza della validazione da parte del Servizio dipendenze delle ASL, come si legge nell'ordinanza più recente, di «un apposito progetto di contrasto al fenomeno della ludopatia, da attuare nei confronti della propria clientela»,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga contraddittorio l'obiettivo di contrasto al gioco d'azzardo patologico disposto dal sindaco di Vicenza nell'esercizio dei suoi poteri con l'ampliamento degli orari di funzionamento degli apparecchi con vincite in denaro di cui all'articolo 110, comma 6, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, come nel caso di cui all'ordinanza del sindaco n. 115151 del 19 ottobre 2015;

se non consideri opportuna l'emanazione di linee guida o di altro atto finalizzato ad esplicitare con chiarezza che l'ampliamento degli orari di funzionamento degli apparecchi con vincite in denaro confligge con gli obiettivi di contrasto al gioco d'azzardo patologico.

(4-04950)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

1^a Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione):

3-02430, della senatrice Bertorotta ed altri, sulla situazione finanziaria del Comune di Paternò (Catania);

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-02431, dei senatori Campanella e Bocchino, sulla realizzazione del nuovo acquedotto Scillitano a Palermo.

