



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 4

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici,  
comunicazioni)

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE**

16<sup>a</sup> seduta: mercoledì 19 settembre 2018

Presidenza del presidente COLTORTI

## INDICE

## DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

(766) *Deputato Giorgia MELONI ed altri. – Introduzione dell’obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l’abbandono di bambini nei veicoli chiusi, approvato dalla Camera dei deputati*

(406) *BERTACCO ed altri. – Introduzione dell’obbligo di un dispositivo acustico e luminoso collegato ai sistemi di ritenuta per bambini previsti dal comma 1 dell’articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*

(415) *Maria Alessandra GALLONE ed altri. – Modifica all’articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di applicazione di dispositivi per prevenire l’abbandono di bambini a bordo dei veicoli*

(557) *NENCINI. – Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per garantire l’incolumità dei ciclisti, degli automobilisti e dei minori*

(767) *Loredana DE PETRIS. – Modifica all’articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di applicazione di dispositivi per prevenire l’abbandono di bambini a bordo dei veicoli*

(704) *Caterina BINI ed altri. – Misure per favorire l’utilizzo di dispositivi di allarme finalizzati a prevenire l’abbandono di bambini a bordo dei veicoli*

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 766, 406, 415, 557 e 767, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 704 e rinvio)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 12
D’ARIENZO (PD) . . . . .	4, 11
DELL’ORCO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti . . . . .	11
GALLONE (FI-BP) . . . . .	6
MALLEGNI (FI-BP) . . . . .	7, 10
NENCINI (Misto-PSI) . . . . .	6
PATUANELLI (M5S) . . . . .	9
PERGREFFI (L-SP-PSd’Az) . . . . .	11
SCHIFANI (FI-BP) . . . . .	5
ALLEGATO (contiene i testi di seduta) . . . .	13

*N.B. L’asterisco accanto al nome riportato nell’indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d’Italia: FdI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d’Azione: L-SP-PSd’Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-Leu; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB; Misto-PSI: Misto-PSI.*

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Dell'Orco.*

*I lavori hanno inizio alle ore 16,10*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE**

**(766) Deputato Giorgia MELONI ed altri.** – *Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi, approvato dalla Camera dei deputati*

**(406) BERTACCO ed altri.** – *Introduzione dell'obbligo di un dispositivo acustico e luminoso collegato ai sistemi di ritenuta per bambini previsti dal comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*

**(415) Maria Alessandra GALLONE ed altri.** – *Modifica all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di applicazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini a bordo dei veicoli*

**(557) NENCINI.** – *Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per garantire l'incolumità dei ciclisti, degli automobilisti e dei minori*

**(767) Loredana DE PETRIS.** – *Modifica all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di applicazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini a bordo dei veicoli*

**(704) Caterina BINI ed altri.** – *Misure per favorire l'utilizzo di dispositivi di allarme finalizzati a prevenire l'abbandono di bambini a bordo dei veicoli*

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 766, 406, 415, 557 e 767, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 704 e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 766, 406, 415, 557 e 767, sospesa nella seduta del 12 settembre.

Comunico che è stato assegnato alla Commissione il disegno di legge n. 704, recante misure per favorire l'utilizzo di dispositivi di allarme finalizzati a prevenire l'abbandono di bambini a bordo dei veicoli, a prima firma della senatrice Bini. Propongo che l'esame di tale disegno di legge si svolga congiuntamente ai disegni di legge nn. 766 e connessi, di analogo oggetto. Propongo altresì di dare per illustrato il disegno di legge n. 704.

Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Comunico che, alla scadenza dei termini per la presentazione di emendamenti e ordini del giorno, sono stati presentati 12 emendamenti al testo di legge n. 766, che saranno pubblicati in allegato al resoconto della seduta odierna, il cui fascicolo è in distribuzione. Ricordo che, poiché ci troviamo nella sede redigente, questa Commissione è la sede esclusiva per la votazione sia degli emendamenti che degli ordini del giorno.

Sono inoltre pervenuti i pareri delle Commissioni 2<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup>, che sono anch'essi in distribuzione.

Per quanto riguarda la Commissione bilancio, il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione sugli emendamenti 3.1 e 3.2. Sull'emendamento 2.1 il parere è invece condizionato, sempre ai sensi dell'articolo 81, ad alcune modifiche testuali.

Il parere della Commissione affari costituzionali è all'ordine del giorno della stessa per domani pomeriggio.

Riprendiamo pertanto la discussione generale, anche alla luce degli elementi raccolti ieri nel corso delle audizioni informali.

D'ARIENZO (*PD*). Signor Presidente, accogliamo favorevolmente il provvedimento in esame, avendo anche presentato una proposta di legge in materia. Ringraziamo il Presidente per averla accorpata alla discussione.

In merito alla proposta pervenutaci dalla Camera dei deputati, abbiamo posto l'attenzione sulla necessità di modificare alcuni punti che possono – ma li vedremo meglio in sede di esame degli emendamenti – non dico inficiare il provvedimento, ma renderlo meno effettivo di quello che è nelle intenzioni e negli auspici di tutti.

Abbiamo insistito in particolare su alcuni punti, come la contraddizione che abbiamo individuato nella data di entrata in vigore dell'obbligo, sottolineando la possibilità, visto che nella proposta di legge si parla dell'entrata in vigore del provvedimento il 1° luglio del 2019, che questa possa essere considerata efficace anche prima dell'emanazione del decreto ministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A questo punto ci chiediamo se non sia il caso di prevedere che l'entrata in vigore del provvedimento avvenga dopo un certo numero di giorni dal momento in cui viene emanato il decreto ministeriale: 120 era il numero che andava per la maggiore. L'obbligo quindi entrerebbe in vigore dopo un certo periodo di tempo e dopo l'emanazione del decreto ministeriale, che ne fissa le caratteristiche tecniche, eliminando quindi la contraddizione attualmente esistente, ove si dice che si deve aspettare il decreto ministeriale, che dopo circa 120 giorni entrerebbe in vigore l'obbligo, ma che lo stesso obbligo vige, anche in assenza di decreto ministeriale, dal 1° luglio 2019. Si capisce bene, ma se non vengono fissati i criteri per capire tecnicamente come deve essere fatto questo dispositivo, potrebbero crearsi equivoci e contraddizioni.

Occorre una maggiore severità nei confronti di chi, genitori o nonni, non rispetti l'obbligo e non utilizzi il dispositivo; potrebbe non essere sufficiente, a nostro avviso, la sola sanzione fino a 326 euro di multa, ma immaginiamo anche la possibilità di una decurtazione dei punti della patente, dalla seconda violazione, in qualsiasi momento questa accada.

Dopodiché ci siamo soffermati molto sulle agevolazioni: tutti i seggiolini in uso entro la data di entrata in vigore del decreto ministeriale dovranno subire integrazioni e migliorie. Questo rappresenterà un costo per tantissime famiglie; quindi, piuttosto che una previsione aleatoria sulla

possibilità di introduzione di agevolazioni fiscali, abbiamo provato a individuare un'entrata da cui prelevare le risorse per favorire l'agevolazione fiscale e l'installazione di questi dispositivi, fino a un ristoro del 50 per cento delle spese. Abbiamo cercato di qualificare la nostra proposta di legge su questi punti, ma ci sono anche altri aspetti di rilievo minore: su questi abbiamo improntato la nostra proposta di legge e sono oggetto degli emendamenti che poniamo alla discussione, nella consapevolezza di voler adottare un atteggiamento costruttivo, perché riteniamo che un provvedimento del genere sia utile al nostro Paese.

SCHIFANI (*FI-BP*). Signor Presidente, penso che il senatore Mallegni vorrà poi intervenire per illustrare più analiticamente le proposte emendative a sua firma, che sono state sottoscritte da tutto il Gruppo, ma vorrei fare un ragionamento di principio: l'iniziativa è encomiabile, apprezzabilissima e gode di grande consenso a livello nazionale; non vi è dubbio però che tutte le volte in cui si impone nella vita sociale l'obbligatorietà di un sistema e l'introduzione di regole che comportano un costo, si altera un equilibrio sia familiare che sociale.

Ricordiamo come, tantissimi anni fa, l'introduzione dell'obbligo della RC auto creò un momento di fibrillazione sociale, perché da un lato comportò maggiori oneri e, dall'altro lato, rappresentò il tentativo delle compagnie assicurative di fare sistema tra loro, in maniera tale da tenere un mercato elevato nell'assicurabilità dei cittadini obbligati ad accettare un precetto legislativo.

Il tema che mi permetto di sottoporre alla sua attenzione e all'attenzione della Commissione è che ci troviamo a legiferare, pur condividendo l'iniziativa, introducendo una regola che costa, eticamente encomiabile e di salvaguardia della vita dei minori, ma soggetta a un costo.

Il nostro sforzo deve essere quindi teso a individuare un giusto equilibrio e a ciò sono rivolti anche alcuni emendamenti del Gruppo di Forza Italia. Mi rifaccio, a titolo di esempio, all'emendamento 1.6 e alla dicitura ivi proposta: «nel rispetto del principio del contenimento dei costi a carico dei privati» che fa, in parte, il paio con l'emendamento 3.1, a firma della senatrice Bini, che entra nel merito delle coperture. Noi ci siamo soffermati a enucleare questo principio, quello del contenimento dei costi, perché con le norme attuative bisognerà capire come intervenire: nel momento in cui già esistono seggiolini, si deve intervenire per inserire dei meccanismi, perché non possiamo imporre a tutte le famiglie di cambiare i seggiolini e comprarne dei nuovi, perché sarebbe una grande speculazione. Occorrerà studiare un sistema integrativo di sicurezza da applicare sui seggiolini preesistenti. Che regole diamo? Come conciliamo questo rispetto dei costi con un'esigenza encomiabile?

Credo che si imponga una rivisitazione da parte del Senato di questo tema, pur nel rispetto del lavoro fatto dalla Camera dei deputati, e mi auguro di incontrare la vostra condivisione, fermo restando che siamo pronti a votare domani o dopodomani. Non è un problema di tempistica, ma un problema di carattere squisitamente sociale, perché l'iniziativa è estrema-

mente condivisa e la voteremo, ma dobbiamo sforzarci di evitare che le ditte che saranno chiamate a realizzare questi impianti possano fare – non voglio esagerare nell’espressione – «cartello» e quindi, in buona sostanza, esporre le famiglie a oneri non indifferenti nella loro quotidianità.

Mi permetto, Presidente, di segnalare questo aspetto che penso tocchi tutti noi per la responsabilità che ci assumiamo, anche considerato il fatto che siamo in sede redigente e che, quindi, in Aula dovremo votare soltanto gli articoli che non saranno più emendabili.

NENCINI (*Misto-PSI*). Signor Presidente, vorrei illustrarle molto rapidamente una questione tecnica e una di merito.

Per quanto riguarda la questione tecnica, avendo presentato un disegno di legge più articolato, chiedo di espungere la parte non conferente il dibattito e il tema in discussione, per collegarvi invece la parte residuale (uno dei tre punti) e associarlo all’insieme della discussione.

Per quanto riguarda il merito, condivido l’ultima considerazione del senatore Schifani, avendola peraltro sollevata nella seduta precedente. Occorre spiegare ciò che possa fare chi è già dotato di un seggiolino di protezione-salvaguardia per bambini, evitare che debba obbligatoriamente acquistare un sistema nuovo, sapendo che la scienza consente comunque, già oggi, di utilizzare l’esistente con un meccanismo di garanzia, di tutela e di sicurezza superiore. Immagino che questo aspetto debba essere organizzato, spiegato, normato in maniera tale da non lasciare alcun tipo di equivoco.

Sono il presentatore di un disegno di legge, di cui abbiamo parlato in passato alla Camera con il Sottosegretario. Tuttavia, il punto vero – ed è terribile – è che con norme di questo tipo, pur utili, noi veniamo meno alla nostra responsabilità individuale. Questo punto non è oggetto di discussione in particolare, ma è oggetto di discussione il fatto che, sempre più, tendiamo ad affidare alla scienza e alla tecnologia ciò che invece dovrebbe dipendere dalla nostra coscienza. Stiamo imboccando una strada che è molto applaudita, molto sentita da chi sta fuori da qui; in concreto, però, spalanchiamo una finestra su un problema che ha caratteristiche non particolarmente positive.

GALLONE (*FI-BP*). Signor Presidente, la ringrazio sempre dell’ospitalità. Mi associo all’intervento del mio capogruppo, senatore Schifani, perché effettivamente, anche per esperienza pregressa su molti provvedimenti di cui sono stata relatrice nella passata legislatura, la lettura del Senato spesso ha portato delle migliorie a provvedimenti molto delicati. Anche io, quindi, auspicherei la possibilità che su un provvedimento così sentito, così importante, così socialmente atteso, anche questo ramo del Parlamento possa comunque offrire un approfondimento. Prova ne è stata il fatto che, nel corso delle audizioni che sono state effettuate, sono emerse una serie di criticità.

Noi di fatto nel disegno di legge lasciamo la facoltà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di decidere quale sarà il sistema o il me-

todo migliore; però sarebbe bene, a mio avviso, che arrivasse dal Parlamento qualche suggerimento, alla luce di quanto abbiamo ascoltato: ad esempio, la possibilità, per chi è già in possesso di un seggiolino, di poter utilizzare un sistema non integrato (abbiamo visto che per i produttori di seggiolini è un problema di riomologazione di un sistema); sono state evidenziate anche altre possibilità che ci hanno messo in crisi.

Analogamente, abbiamo anche presentato degli emendamenti su quanto avverrà in seconda battuta, perché forse è meglio che sia prolungato il periodo che dovrà trascorrere tra l'emanazione e l'attuazione della legge. Potrebbe darsi, infatti, che, sulla scorta di provvedimenti del genere, nascano anche delle *start up* e ci siano personalità giovani che si ingegnino su una opportunità del genere. Questa, quindi, può essere una possibilità per i giovani e per i nuovi ricercatori di individuare soluzioni.

È vero che con norme di questo tipo veniamo meno alla nostra responsabilità individuale ma, in generale, con le norme, noi agiamo su una responsabilità individuale. Io so che se c'è un incrocio dovrei rispettare la precedenza, ma il semaforo c'è lo stesso perché non si sa mai. Non stiamo emanando questo provvedimento perché pensiamo che un genitore scientemente possa compiere un'azione del genere. Come ho detto nel mio primo intervento, penso che sia la tragedia più grande che possa succedere a un genitore essere causa di un qualsiasi male nei confronti del bene più prezioso che ha, cioè il figlio.

Sarebbe infine opportuno, secondo me, specificare bene il discorso del sollievo da parte dell'utente rispetto ai costi che questo provvedimento genererà. Anche in questo caso, potremmo eventualmente individuare una modalità e suggerirla da parte nostra.

Il collega Mallegni poi illustrerà gli emendamenti. Io mi associo all'intervento del capogruppo Schifani sull'opportunità di pensare alla possibilità di non blindare il provvedimento, ma di lasciarlo aperto a ulteriori suggerimenti. Sono argomenti preziosi e importanti, condivisi: trattiamoli tutti insieme e tutti insieme potremo decidere per il meglio.

MALLEGNI (*FI-BP*). Signor Presidente, per un errore materiale manca sugli emendamenti del Gruppo Forza Italia la firma del vicepresidente della Commissione De Siano: è un fatto tecnico che ho scoperto adesso e, anzi, mi scuso con il collega De Siano, che ha partecipato al lavoro. Mi scuso con lui e con tutti i colleghi.

La seconda questione è estremamente importante. Noi abbiamo cercato di proporre all'attenzione della Commissione un metodo di lavoro costruttivo, cercando di presentare poche proposte emendative, con finalità specifiche, come ha ben rappresentato prima il presidente Schifani, per quanto riguarda l'opportunità e la possibilità di portare il nostro contributo a un ragionamento. Come ho detto prima ai colleghi della Lega, c'è spazio per un ragionamento serio e costruttivo, altrimenti tutti risparmiamo tempo, prendiamo atto che è un provvedimento che condividiamo, lo si porta avanti e finisce lì. È questa una premessa importante.

Tra l'altro, una delle prime presentatrici di un disegno di legge in tal senso è stata proprio la collega Gallone, che poco fa è intervenuta. Noi, quindi, crediamo e riteniamo che tutto questo sia estremamente importante. È altrettanto importante, però, che tutto ciò non entri in termini negativi come una lama che taglia nelle tasche delle famiglie italiane, mentre noi cerchiamo di svolgere una funzione positiva su un sistema di ritenuta per i nostri figli, introducendo, come è già stato ben spiegato nelle varie audizioni, un meccanismo che consenta di non dimenticare i figli a bordo delle nostre autovetture; sembra una cosa incredibile a dirsi, ma chi è venuto in audizione – e noi lo abbiamo ascoltato con grande interesse – ci ha spiegato che purtroppo può succedere e ci ha anche spiegato come.

Noi abbiamo presentato alcuni emendamenti. Se ho capito bene, Presidente, l'emendamento 3.2 è stato ritenuto inammissibile, avendo il parere contrario della 5<sup>a</sup> Commissione. Vorrei capire come mai.

Abbiamo presentato quattro emendamenti, che passo a descrivere rapidamente. Il primo è l'emendamento 1.3, che è un po' – lo dico io prima che me lo dicano gli altri – *borderline* circa la questione dei dispositivi. Tuttavia, la mia è una deformazione da sindaco di una città, che talvolta, nelle questioni legislative, cerca un aiuto, una mano concreta nel rapporto con i terzi. Oggi, ad esempio, nella gran parte dei casi, il trasporto scolastico viene eseguito da aziende o da cooperative che vincono una gara su più Comuni, magari all'interno di funzioni associate; vi era la necessità di obbligare all'installazione di tali dispositivi, perché, come possiamo vedere, l'articolo 172, comma 6, del codice della strada, su cui interviene il provvedimento in discussione, prevede che «gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3» (si parla di pulmini), «devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti».

Ma non è detto che, se non ne sono provvisti, non debbano essere utilizzati; poi c'è scritto anche «eventualmente presenti sui veicoli delle categorie M2 ed M3, solo se di tipo omologato secondo quanto previsto al comma 1». Siccome questo tipo di regola non c'è al momento, il nostro emendamento tende a obbligare l'utilizzo dei sistemi di ritenuta sui veicoli delle categorie M2 e M3, che devono quindi esserne provvisti: non ha nulla di politico, ma è un fatto oggettivo di aiuto al territorio e alle amministrazioni locali. Nei consigli comunali si usa dire in questi casi: l'ho presentato io, ma chiunque voglia metterci la firma, ben venga. Sono disponibile anche a ritirare il mio nome dall'emendamento, non ne importa proprio nulla, ma è talmente cogente la questione – ve lo dico da amministratore locale – che se ci fosse un interesse su questo, faremmo un favore in generale a tutti coloro i quali utilizzato questi pulmini, anche da un punto di vista delle responsabilità.

Rispetto alle altre questioni, l'emendamento 1.6 ricalca l'intervento del presidente Schifani e della senatrice Gallone circa il rispetto del principio del contenimento dei costi a carico dei privati. La nostra preoccupazione principale, ma non credo che sia soltanto la nostra, ma quella di



tutti, è offrire un servizio, dare un'impostazione e fissare delle regole senza però uccidere economicamente le famiglie, perché, in particolare in questo periodo, esiste anche questa problematica.

L'emendamento 1.8 reca una misura dilatoria nell'applicazione della norma: da 120 giorni a sei mesi per consentire l'installazione del dispositivo, come ce l'hanno descritto, o da struttura remota, come può offrirlo la Samsung o altri produttori.

L'emendamento 2.1 si riferisce ad una norma del 1988 relativamente alla potestà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di istituire un comitato. Su questo abbiamo ricevuto una sollecitazione – lo dico *apertis verbis* – da parte dell'Automobil Club d'Italia che ci ha chiesto di essere coinvolto nella logica di applicazione di norme come quelle al nostro esame. C'è l'opportunità di costituire un comitato che vada in questa direzione, composto da un rappresentante, oltre che del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero della salute, del Ministero dell'istruzione, del Ministero dell'università e della ricerca e dallo stesso Automobil Club d'Italia, per garantire la capillare diffusione delle iniziative assunte, in particolare per la questione della campagna sicurezza stradale.

Infatti, sempre in tema di campagne per la sicurezza stradale, si tratta di iniziative che molto spesso partono dal territorio e dagli enti locali: all'interno dei *budget* e dei bilanci dei Comuni, anche di piccoli Comuni, si cerca di trovare la scappatoia e quelle poche risorse per consentire, magari attraverso i nostri agenti di Polizia municipale, di svolgere servizi all'interno delle scuole per educare i bambini alla sicurezza stradale, promuovere l'insegnamento, eccetera. Arriva l'agente di Polizia municipale che spiega ai bambini cos'è la striscia pedonale, cos'è il cartello stradale o perché bisogna mettersi la cintura; è come quando nelle scuole si insegna a lavarsi i denti la mattina o a chiudere il rubinetto dell'acqua. Si tratta di un concetto generale.

Anche in questo caso è una proposta che ha poco di politico o di logica di parte, ma è un voler dare le gambe a un qualcosa che già accade, ma accade per la buona volontà dei singoli amministratori territoriali o regionali. Ci siamo sentiti allora in dovere di predisporre l'emendamento 2.1 che va in questa direzione. È una norma che non credo abbia alcun tipo di incidenza dal punto di vista finanziario, perché *gratis et amore dei*, ma aiuterebbe la predisposizione di un percorso che fissi l'obiettivo della sicurezza stradale, in particolare dalle scuole in avanti, per cercare di dargli un taglio abbastanza regolare.

Prendo atto del parere contrario della 5<sup>a</sup> Commissione sull'emendamento 3.2. Ringraziando per l'opportunità che mi è stata concessa di intervenire, chiudo dicendo che – come avrete potuto constatare – abbiamo cercato di fare proposte le più concrete possibili, senza divagare, oltremodo in direzione di un interesse generale che non credo che sia applicabile o disapplicabile a una parte politica o a un'altra.

PATUANELLI (M5S). Signor Presidente, intervengo sull'emendamento 1.3, lungamente descritto dal senatore Mallegni, perché è un emen-

damento di cui condividiamo lo spirito, il principio e anche la forma. Vorrei fare solo una riflessione: siccome è una norma che entra in vigore immediatamente dopo la sua approvazione, ci sono numerosi Comuni che fanno servizio scuolabus con mezzi che non sono dotati di cinture di sicurezza. Lo dico per certo: ad esempio, il Comune di Trieste ha quattro scuola-bus di proprietà, nessuno dei quali ha le cinture di sicurezza, perché sono mezzi parecchio datati. Allora si pone un problema: l'entrata in vigore di una norma così *tout court e tranchant* farà sì che, dal giorno dopo, il Comune di Trieste (faccio l'esempio del mio Comune, ma penso che non sarò l'unico Comune in Italia con analoga situazione) dovrà sospendere il servizio scuolabus che viene utilizzato quotidianamente per il trasferimento di studenti. Dovremmo quindi riflettere su una possibile norma transitoria e poi magari impegnarci ad agevolare i Comuni nell'acquisto di nuovi scuolabus, perché non credo che i vecchi scuolabus siano adattabili all'installazione di cinture di sicurezza, anche per una questione di seggiolini, di sedute multiple, eccetera. Si tratta di acquistare scuolabus nuovi, perché quelli che non hanno in dotazione le cinture di sicurezza non sono adattabili per una questione di omologazione e di conformazione dei seggiolini; non ci sarebbe l'appoggio per la cintura di sicurezza.

È una riflessione tecnica e assolutamente non critica nei confronti della proposta, ma credo che prevedere un periodo transitorio, durante il quale tutti i mezzi scuola-bus possano dotarsi di cintura di sicurezza, può essere una soluzione e vi si può giungere attraverso una riformulazione dell'emendamento.

MALLEGNI (*FI-BP*). Ringrazio il collega Patuanelli: ho presentato così l'emendamento 1.3, ma effettivamente vi è la problematica della temporalità dell'applicazione della norma. Siamo estremamente disponibili a riformulare la proposta per rendere più agevole la sua applicazione.

Nella realtà dei fatti, alcuni Comuni, che hanno la proprietà dei veicoli, non hanno il sistema per poter installare le cinture e dovrebbero necessariamente bloccare i pulmini. Nella stragrande maggioranza dei casi c'è anche un'altra questione: molti servizi sono appaltati all'esterno (l'ANCI parla di oltre il 75 per cento, ma magari saranno meno) ed erogati da società esterne. In questa fase di nuovi bandi, molti Comuni hanno già inserito spontaneamente questa regola per il servizio scolastico dell'anno prossimo. Il problema è che, non essendoci una legge nazionale che lo imponga, la commissione aggiudicatrice – e sono emerse delle problematiche legate a questo – ritiene, sì, che la richiesta del Comune sia pertinente, ma che, non essendoci un obbligo normativo, il punteggio per l'assegnazione, che dovrebbe essere un *plus* (riguarda la sicurezza dei nostri figli, incidenti), non sia qualificabile in maniera così importante. Questo ovviamente perché la norma non obbliga.

Potremmo, quindi, prevedere, per l'anno scolastico 2019-2020, sapendo che la norma comunque è approvata, una sorta di periodo transitorio per l'applicazione, in modo che anche i Comuni che indicano i bandi abbiano in mano lo strumento dell'applicabilità della norma dall'inizio

dell'anno scolastico successivo, affinché siano nelle condizioni di poter garantire sicurezza ai bambini che usufruiscono del trasporto scolastico. Ho voluto cercare di evidenziare questa ulteriore questione, proprio perché è un argomento del quale adesso si sta dibattendo anche all'interno dell'Associazione dei Comuni: il problema esiste e trova i Comuni sempre in un atteggiamento di debolezza nel rapporto con le cooperative e con le ditte esterne che assicurano questo tipo di servizio. Sono, quindi, favorevolissimo alla revisione del testo 2 del provvedimento.

D'ARIENZO (*PD*). Signor Presidente, intervengo per chiedere un'informazione e per comprendere meglio la discussione, sempre molto interessante. Negli attuali scuolabus i bambini sotto i quattro anni non sono fissati alle cinture? Ho capito bene? Non c'è nel codice della strada una disposizione attuale che preveda tale obbligo?

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Non c'entra con questa discussione.

D'ARIENZO (*PD*). Non c'entra, ma io ho provato ad approfittare dell'occasione. Nel momento in cui si prevede che tutti i bambini sotto i quattro anni devono essere assicurati, questo è un problema.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Sotto i tre anni i bambini non possono viaggiare su tali mezzi; invece, per i bambini sopra i tre anni non è obbligatorio che ci siano cinture di sicurezza.

D'ARIENZO (*PD*). Teniamo presente che anche attualmente il codice della strada prevede delle esenzioni nell'utilizzo dei sistemi di ritenuta.

DELL'ORCO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, ritengo che queste norme debbano essere approvate il prima possibile. Ricordiamoci che alcuni dubbi espressi alla Camera dai vari Gruppi parlamentari li stiamo risolvendo ora al Senato. Visto che si tratta di dispositivi antiabbandono destinati a milioni di bambini, non solo ai nuovi nati, ma anche a quelli di uno, due, tre anni, ci chiediamo se la filiera economica ce la farà ad adattarsi alla fretta di questo provvedimento (anche se parliamo di luglio 2019). È ovvio che ogni settimana che tardiamo nell'approvare questo provvedimento, sarà una settimana in meno che il Ministero avrà per emanare poi il decreto attuativo e una settimana in meno che avranno le compagnie per essere certe dell'approvazione della norma e iniziare a studiare nuove applicazioni. Questo, anche per diminuire il costo dei dispositivi per le famiglie, anche se si è detto che il Governo ha dichiarato che avrebbe individuato nella legge di bilancio alcune risorse per le detrazioni, come ha detto il ministro Toninelli più volte. Un consiglio che mi sento di dare – anche se la valutazione naturalmente resta ai membri della Commissione lavori pubblici – è quindi di velocizzare l'approvazione del provvedimento. È ovvio che ap-

provare delle modifiche comporterebbe un ritorno alla Camera. In merito alla discussione sulle cinture sugli scuolabus e sul codice della strada, ricordo che è stato recentemente incardinato alla Camera un provvedimento di modifica al codice della strada, in cui sono previste alcune modifiche puntuali che comunque verranno discusse anche al Senato. Si tratta di un'iniziativa legislativa parlamentare, come quella sui seggiolini oggi in discussione. Sicuramente una discussione insieme ai Gruppi parlamentari omologhi della Camera può giovare al miglioramento del codice della strada.

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

*I lavori terminano alle ore 16,50.*

ALLEGATO

**EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE N. 766****Art. 1.****1.1**

D'ARIENZO, MARGIOTTA, ASTORRE, BINI

*Al comma 1, lettera b), capoverso «1-bis», sostituire le parole: «quattro anni», con le seguenti: «cinque anni».*

---

**1.2**

D'ARIENZO, MARGIOTTA, ASTORRE, BINI

*Al comma 1, lettera b), capoverso «1-bis», aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, che deve essere improntato ai criteri di economicità ed alle tecniche più avanzate in materia di sicurezza».*

---

**1.3**

MALLEGNI, SCHIFANI, MODENA, GALLONE, DE SIANO

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

*«b-bis) al comma 6, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta, di tipo omologato secondo quanto previsto al comma 1, di cui i veicoli delle categorie M2 e M3 devono essere provvisti"».*

---

**1.4**

D'ARIENZO, MARGIOTTA, ASTORRE, BINI

*Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:*

«*c-bis*) al comma 10, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "al quale saranno decurtati 5 punti dalla patente"».

---

**1.5**

D'ARIENZO, MARGIOTTA, ASTORRE, BINI

*Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:*

«*c-bis*) al comma 10, terzo periodo, le parole da: "Quando" sino alle parole: "all'ultima" sono sostituite dalle seguenti: "Alla seconda"».

---

**1.6**

MODENA, SCHIFANI, GALLONE, MALLEGNI, DE SIANO

*Al comma 2, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, nel rispetto del principio del contenimento dei costi a carico dei privati».*

---

**1.7**

DE PETRIS, NENCINI

*Al comma 3, sostituire le parole: «centoventi giorni», con le seguenti: «sessanta giorni» e le parole: «1° luglio 2019» con le seguenti: «1° maggio 2019».*

---

**1.8**

MODENA, SCHIFANI, GALLONE, MALLEGNI, DE SIANO

*Al comma 3, sostituire le parole: «centoventi giorni», con le seguenti: «sei mesi».*

---

**1.9**

D'ARIENZO, MARGIOTTA, ASTORRE, BINI

*Al comma 3, sopprimere le seguenti parole: «e comunque a decorrere dal 1° luglio 2019».*

---

**Art. 2.****2.1**

MALLEGNI, SCHIFANI, MODENA, GALLONE, DE SIANO

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

«1-bis. Nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e di sensibilizzazione sociale di cui al comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto, n. 400, istituisce un Comitato composto da un rappresentante dello stesso ministero, del Ministero della salute, del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'Automobile Club d'Italia. Il Comitato, al fine di garantire la capillare diffusione delle iniziative assunte, si avvale anche delle strutture territoriali delle Amministrazioni di cui al precedente periodo. Alla costituzione del Comitato di cui al presente comma si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente».

---

**Art. 3.****3.1**

BINI, D'ARIENZO, MARGIOTTA, ASTORRE

*Sostituire l'articolo, con il seguente:*

«Art. 3. – (*Incentivi per l'acquisto di dispositivi*) – 1. All'articolo 15, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo la lettera e-ter), è aggiunta la seguente:

"e-quater) le spese sostenute per l'acquisto di sistemi di allarme anti abbandono da applicare ai sistemi di ritenuta già presenti nei veicoli di cui alla categoria M1;"

2. La detrazione di cui all'articolo 15, comma 1, lettera e-quater), si applica nella misura pari al 50 per cento delle spese sostenute qualora

l'acquisto, documentato dai genitori, riguardi un sistema di ritenuta, di tipo omologato, per bambini di età fino a 5 anni.

3. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2019, si provvede a valere sulle maggiori risorse derivanti da interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica. A tal fine, entro il 30 aprile 2019, sono adottati provvedimenti regolamentari e amministrativi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica tali da assicurare minori spese per 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2019. Qualora le predette misure di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica non siano adottate o siano adottate per importi inferiori a quelle ivi previsti, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare entro il 30 giugno 2019, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, sono disposte variazioni delle aliquote di imposta e riduzione della misura delle agevolazioni e delle detrazioni vigenti, tali da assicurare maggiori entrate pari all'importo di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2019, ferma restando la necessaria tutela, costituzionalmente garantita, dei contribuenti più deboli, della famiglia e della salute, prevedendo un limite di reddito sotto il quale non si applica la riduzione delle spese fiscali».

*Conseguentemente, all'articolo 4, dopo le parole: «articolo 2, comma 2», inserire le seguenti: «e dall'articolo 3».*

---

### 3.2

MODENA, SCHIFANI, GALLONE, MALLEGNI, DE SIANO

*Al comma 1, sostituire le parole: «con appositi provvedimenti legislativi», con le seguenti: «con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.».*

---