RESOCONTO STENOGRAFICO

208

SEDUTA DI LUNEDÌ 15 LUGLIO 2019

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ETTORE ROSATO**

I N D I C E

RESOCONTO STENOGRAFICO ..... 1 - 66

Missioni.....1

PRESIDENTE.....1

Sull'ordine dei lavori e per un richiamo al Regolamento.....1

PRESIDENTE.....1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

BORGHI Enrico (PD)..... 1, 2

FATUZZO Carlo (FI)..... 6

FRATOIANNI Nicola (LEU).....3, 4

GIACHETTI Roberto (PD)..... 6, 7

MAGI Riccardo (MISTO-+E-CD)..... 4

OCCHIUTO Roberto (FI)..... 3

ROMANO Andrea (PD).....5

Testo unificato delle proposte di legge: Brambilla; Schullian ed altri; Schullian ed altri; Schullian ed altri; Gebhard ed altri; Molteni ed altri; Comaroli ed altri; Baldelli ed altri; Gusmeroli ed altri; De Lorenzis ed altri; Pagani e Pizzetti; Bergamini; Crosetto; Mulè ed altri; Gadda ed altri; Meloni e Lollobrigida; Frassini ed altri; Maccanti ed altri; Scagliusi ed altri; Vinci ed altri; Vinci ed altri; Butti ed altri; Zanella ed altri: Modifiche al codice della strada (A.C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico *(Vedi RS)* ed ai documenti di seduta *(Vedi All. A)*.

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; PARTITO DEMOCRATICO: PD; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE: FI; FRATELLI D'ITALIA: FDI; LIBERI E UGUALI: LEU; MISTO: MISTO; MISTO-CIVICA POPOLARE-AP-PSI-AREA CIVICA: MISTO-CP-A-PS-A; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-NOI CON L'ITALIA-USEI: MISTO-NCI-USEI; MISTO-+EUROPA-CENTRO DEMOCRATICO: MISTO-+E-CD; MISTO-MAIE - MOVIMENTO ASSOCIATIVO ITALIANI ALL'ESTERO: MISTO-MAIE; MISTO-SOGNO ITALIA-10 VOLTE MEGLIO: MISTO-SI-10VM.

1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-A) *(Discussione)*..... 7

PRESIDENTE..... 7

(Discussione sulle linee generali – A.C. 24-A ed abbinate)..... 7

PRESIDENTE..... 7, 12, 16, 18, 21, 22, 26, 28, 32, 33, 36, 38, 40, 41, 44, 46, 48

BALDELLI Simone (FI)..... 28, 32

CAPITANIO Massimiliano (LEGA)..... 40

CATTANEO Alessandro (FI)..... 38

DE GIROLAMO Carlo Ugo (M5S)..... 41, 44

DE LORENZIS Diego*, Relatore*..... 7

DONINA Giuseppe Cesare*, Relatore*..... 12

FICARA Paolo (M5S)..... 26

GARIGLIO Davide (PD)..... 22

GRIPPA Carmela (M5S)..... 36

MACCANTI Elena (LEGA)..... 33

MARINO Bernardo (M5S)..... 46

ROSSO Roberto (FI)..... 18

SCAGLIUSI Emanuele (M5S)..... 44

SERRITELLA Davide (M5S)..... 16

TOMBOLATO Giovanni Battista (LEGA)..... 21

(Repliche - A.C. 24-A ed abbinate)..... 48

PRESIDENTE..... 48

(La seduta, sospesa alle 17,25, è ripresa alle 17,45)..... 48

Discussione delle mozioni De Maria ed altri n. 1-00199 e Muroni ed altri n. 1-00223 concernenti iniziative in materia di politiche urbane e riqualificazione delle periferie..... 49

PRESIDENTE..... 49

(Discussione sulle linee generali)..... 49

PRESIDENTE..... 49, 51, 54, 58, 62, 64

CALABRIA Annagrazia (FI)..... 58

GARIGLIO Davide (PD)..... 49

MURONI Rossella (LEU)..... 51

RAMPELLI Fabio (FDI)..... 54

SENSI Filippo (PD)..... 62

Interventi di fine seduta..... 64

PRESIDENTE..... 64, 65

AZZOLINA Lucia (M5S)..... 65

FARO Marialuisa (M5S)..... 65

FATUZZO Carlo (FI)..... 64

Ordine del giorno della prossima seduta..... 66

PRESIDENTE..... 66

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ETTORE ROSATO

La seduta comincia alle 14.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito la deputata segretaria a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

MIRELLA LIUZZI, *Segretaria*, legge il processo verbale della seduta dell'8 luglio 2019.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Amitrano, Battelli, Benvenuto, Bitonci, Bonafede, Claudio Borghi, Brescia, Buffagni, Businarolo, Carfagna, Castelli, Castiello, Cirielli, Colletti, Colucci, Cominardi, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Del Re, Delmastro Delle Vedove, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fantinati, Ferraresi, Fioramonti, Gregorio Fontana, Lorenzo Fontana, Fraccaro, Frusone, Galli, Garavaglia, Gava, Gelmini, Giaccone, Giachetti, Giorgetti, Grande, Grillo, Grimoldi, Guerini, Guidesi, Invernizzi, Lollobrigida, Lorefice, Losacco, Manzato, Micillo, Molinari, Molteni, Morelli, Morrone, Parolo, Picchi, Rampelli, Rizzo, Ruocco, Saltamartini, Carlo Sibilia, Sisto, Spadafora, Tofalo, Vacca, Valente, Vignaroli, Villarosa, Raffaele Volpi e Zoffili sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente settantadue, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna *(Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna)*.

Sull'ordine dei lavori e per un richiamo al Regolamento.

ENRICO BORGHI (PD). Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENRICO BORGHI (PD). Signor Presidente, intervengo con riferimento ad una richiesta di informativa urgente del Ministro dell'interno, che il gruppo del Partito Democratico ha già avuto modo di formulare la scorsa settimana, ed in particolare mercoledì, quando le notizie inerenti ai rapporti fra membri dello *staff* del Ministro dell'interno ed esponenti russi, con connessione con alcuni fatti che stanno riempiendo tutte le pagine dei giornali, non solo italiani ma di tutto il mondo, erano soltanto accennati.

Signor Presidente, all'indomani della nostra richiesta il Ministro dell'interno ha avuto modo pubblicamente di dichiarare che non è sua intenzione intervenire in Parlamento e rendere informative in ordine a questi aspetti. Noi riteniamo questa dichiarazione molto grave,

per due ordini di questioni. La prima è una questione di rispetto del Parlamento. Vorrei qui richiamare soltanto la casistica della XVII legislatura, ben sapendo che la prassi a cui potremmo appellarci, grazie alla solerzia e la competenza degli uffici, potrebbe supportarci in maniera molto consistente circa il fatto che, qualora si verifichino una serie di circostanze di particolare rilievo e, come in questo caso, di particolare gravità che attengono direttamente al buon nome del Paese e al funzionamento corretto delle istituzioni, sia un dovere da parte di un membro dell'Esecutivo, se richiesto, intervenire in Aula e rendere delle spiegazioni. Non si capisce sulla base di quale argomentazione, non si capisce sulla base di quale ragionamento un ministro come il Ministro Salvini, che peraltro nei *question time* non perde mai l'occasione per trasformare i suoi interventi in quest'Aula in autentiche *pièce* teatrali, strappando l'applauso di compiacenti parlamentari, nella circostanza specifica non addivenga a quello che - lo ripetiamo - per lui è un obbligo. Nel momento in cui il Governo è chiamato e deve rispondere nelle Aule parlamentari, non rientra nella discrezionalità del membro dell'Esecutivo decidere o meno di riferire, ma rientra nei suoi obblighi, nelle sue competenze e nelle sue prerogative.

Noi peraltro - lo vorrei annunciare qui - abbiamo già depositato formalmente una serie di atti di indirizzo ispettivo che vanno in questa direzione. Noi chiediamo formalmente, signor Presidente, la convocazione immediata della Conferenza dei presidenti di gruppo, affinché il Governo ci fornisca la data nella quale la richiesta avanzata formalmente dal gruppo del Partito Democratico, che venga resa un'informativa urgente sui fatti relativi ai rapporti fra i collaboratori del Ministro dell'interno e situazioni che si riferiscono ai rapporti internazionali e particolarmente con la vicenda russa, sia immediatamente calendarizzata.

Non possiamo accettare che venga derubricato questo fatto; anche perché vorrei ricordare all'Aula che nelle ultime tre circostanze che hanno attraversato la XVII legislatura, ogni qualvolta l'opposizione dell'epoca…

PRESIDENTE. La invito a concludere.

ENRICO BORGHI (PD). Mi avvio alla conclusione, signor Presidente. Ebbe modo di richiedere la presenza dell'Esecutivo in quest'Aula (cito tre casi: il caso dell'allora Ministro Lupi, il caso dell'allora Ministro Guidi, il caso dell'allora Ministro Boschi) i Ministri della circostanza non si trincerano dietro al silenzio, non scapparono e non richiamarono generiche e fumose dichiarazioni per giustificare la loro assenza: i Ministri vennero in quest'Aula e resero informative.

Noi riteniamo quindi, stante anche la gravità della questione in sé, che i nostri lavori non possano proseguire come nulla fosse. Vede, noi la scorsa settimana, mentre questo caso montava e riempiva pagine e pagine di tutti i giornali, apriva i telegiornali di tutto il mondo, fatti salvi i telegiornali della rete pubblica italiana; ebbene, mentre tutto questo avveniva noi eravamo qui a discutere di questioni - come dire? - non prettamente decisive per le sorti del Paese, come la riforma della patente nautica. Ora ci troviamo a discutere…

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Borghi.

ENRICO BORGHI (PD). …del codice della strada, mentre è in discussione addirittura la collocazione internazionale del nostro Paese.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Borghi.

ENRICO BORGHI (PD). Facciamo appello alla Presidenza affinché venga modificata la calendarizzazione dei nostri lavori e venga svolta l'informativa richiesta *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*.

PRESIDENTE. Onorevole Borghi, la sua richiesta, così come è stato fatto per la richiesta del collega Fiano l'altra settimana,

verrà portata all'attenzione del Governo. Lo ha fatto già la Presidenza della Camera; c'è qui presente il sottosegretario Santangelo, che è sottosegretario al Ministero per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, che senz'altro se ne farà altrettanto carico.

ROBERTO OCCHIUTO (FI). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO OCCHIUTO (FI). Presidente, il Partito Democratico (legittimamente, è una forza di opposizione) chiede che il Ministro Salvini venga a riferire; ci pare grave che lo chieda anche un alleato del Ministro Salvini, il Vicepremier Di Maio.

Sorridendo, potremmo ricordare al Partito Democratico, che annovera tra i suoi esponenti parlamentari che sono culturalmente in continuità con la storia della sinistra italiana, che tante volte in questo paese (c'è un bel libro, *L'oro di Mosca*) con l'oro di Mosca si è fatta la politica italiana. In quei casi, mi pare, nessuno tra i banchi della Camera dei deputati o del Senato si è mai alzato chiedendo a Berlinguer, a Natta, a Occhetto di venire a chiarire in Aula. Ma capisco la richiesta del Partito Democratico; capisco di meno quella dell'alleato principale di Salvini, quella del Ministro Di Maio.

Per quello che ci riguarda, per quello che riguarda Forza Italia, dico subito che Forza Italia non si associa a questa richiesta *(Applausi ironici dei deputati del gruppo Partito Democratico)*: vorrebbe che il Ministro Salvini venisse in Aula ogni giorno a riferire sull'innaturalità dell'alleanza che ha stipulato con il MoVimento 5 Stelle, sui passi indietro che questa alleanza sta facendo fare al Paese, anche sul terreno del rapporto fra politica e giustizia, perché il MoVimento 5 Stelle ha proposto leggi estremamente giustizialiste che hanno avuto il voto della Lega, del partito quindi del Ministro Salvini. Vorremmo che Salvini venisse qui in Aula spesso a riferire in ordine a questa alleanza, che sta facendo fare passi indietro straordinari al nostro Paese, sul piano della crescita e dello sviluppo, avendo affidato lui le chiavi della politica economica del Paese al MoVimento 5 Stelle.

Ma su questa vicenda noi non ci associamo. E sa perché *(Commenti del deputato Scalfarotto)*? Lo dico ai colleghi del Partito Democratico, che prima hanno applaudito; avrebbero fatto bene ad applaudire quando mi riferivo alla loro storia e all'oro di Mosca. Non ci associamo perché Forza Italia nel corso degli anni ha pagato troppo spesso sulla propria pelle, sulla pelle del proprio leader, l'atteggiamento di chi ha utilizzato le Aule parlamentari per consumare contese politiche sulla base di inchieste giudiziarie appena abbozzate, che poi nelle aule dei tribunali hanno dimostrato di non avere il valore politico che pure a quelle inchieste era stato dato. Ci sono Aule ed aule: questa non è un'aula di tribunale dove si possono consumare processi sommari, magari politicamente interessati *(Commenti dei deputati del gruppo Partito Democratico)*.

Resta, però, il dato politico: su questa vicenda, come sulla vicenda Siri, il Vicepremier Salvini dovrebbe svolgere una riflessione. Oggi il MoVimento 5 Stelle lo scarica; lo scarica per l'ennesima volta. Ecco, forse, il capitano, il loro capitano, il leader della Lega, dovrebbe, prima di venire a riferire in Parlamento, chiarirsi con Di Maio, con Di Battista, con Travaglio, sulle ragioni, innaturali, che hanno portato all'alleanza di Salvini con questi signori e, poi, magari, venire a riferire in Parlamento dicendo che si è sbagliato a fare quell'alleanza.

PRESIDENTE. Onorevole Occhiuto, quindi, la sua è una richiesta di venire in Parlamento in differita, mettiamo più in là.

NICOLA FRATOIANNI (LEU). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Fratoianni, anche lei sullo stesso argomento, immagino. Ne ha facoltà.

NICOLA FRATOIANNI (LEU). Grazie, Presidente. Sì, sullo stesso argomento mi associo alle richieste che, peraltro, diversi gruppi di opposizione hanno già fatto, affinché il Ministro dell'Interno venga a riferire in Aula su una faccenda che, indubbiamente, tanto per cominciare, è al centro del dibattito pubblico del Paese in questo momento. Lungi da me la volontà di entrare negli aspetti eventualmente di carattere giudiziario, su cui altri poteri dello Stato, come è normale che sia, hanno o avranno il compito di fare luce fino in fondo. Compete, invece, a me, come ad ogni altra componente di questa Camera, provare ad esercitare le mie funzioni, quelle di chi può e deve, in un caso di questo tipo, così io penso, chiedere che un Ministro della Repubblica - cioè una personalità che svolge *pro tempore*, fino a quando avrà il consenso per farlo, un ruolo pubblico di massima responsabilità - venga a riferire, a dire la sua, tanto più quando l'evolversi dei fatti ci fa pensare, o può far pensare a qualcuno, che alcune delle sue dichiarazioni non siano state, diciamo così, proprio del tutto aderenti alla realtà o quantomeno siano oggetto possibile di una discussione.

Vedete, questa vicenda, molto più che per il merito della questione, richiama un altro aspetto, che io però considero molto importante oggi più che mai, e cioè le funzioni e le modalità con cui si svolge la vita di questa Camera, del Parlamento della Repubblica, perché ormai da qualche tempo accadono cose gravi, che rompono non solo le consuetudini, ma anche il corretto rapporto tra Governo e opposizione. Se l'opposizione chiede a un Ministro di venire a riferire, io credo che quel Ministro debba venire a riferire, anche per dire che tutto ciò che l'opposizione sostiene o pensa è infondato, perfino offensivo, avrà lui la propria responsabilità nel venire a dichiarare quel che ritiene più opportuno, ma quello che non è accettabile è che salti completamente la relazione corretta tra maggioranza e opposizione. Ripeto, è già successo di recente, in un caso gravissimo, quello di una Commissione, anzi di due Commissioni che, nell'esaminare un decreto così rilevante come quello che, peraltro, oggi è in discussione nelle Commissioni riunite, Affari costituzionali e giustizia, il decreto "sicurezza *-bis*", hanno negato l'audizione richiesta dalle opposizioni ad una organizzazione non governativa, come ormai tutti sanno, la *Sea Watch:* dal mio punto di vista, questo è il segno di una lesione gravissima delle modalità di relazione tra maggioranza, Governo in particolare e opposizione, e credo che sarebbe meglio evitare che si riproduca anche su questo.

Dunque, mi associo alle richieste e le faccio mie: venga il Ministro, il prima possibile, a riferire in Parlamento o qualcuno ci spieghi pubblicamente e formalmente perché il Ministro rifiuta di venire a confrontarsi con il Parlamento.

RICCARDO MAGI (MISTO-+E-CD). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Magi, sullo stesso argomento, immagino. Ne ha facoltà.

RICCARDO MAGI (MISTO-+E-CD). Grazie, Presidente. Per associarci alla richiesta che è venuta dai colleghi e aggiungere solo una riflessione: esattamente nei giorni scorsi, da parte dello stesso Ministro al quale stiamo chiedendo di venire al più presto a riferire in Parlamento su questo fatto, che, a nostro avviso, è grave sotto il profilo politico, sono avvenuti altri strappi istituzionali. È avvenuta una forma, come dire, di ricatto nei confronti del Presidente della Camera in merito alla richiesta che alcuni emendamenti, che erano stati dichiarati inammissibili da parte dei presidenti delle Commissioni, fossero dichiarati ammissibili dal Presidente della Camera, altrimenti il Governo avrebbe avuto dei problemi. Ecco, penso che questi strappi ormai sono stati fatti, ma non ce ne deve essere uno ulteriore, cioè quello di chi, ritenendo che nel nostro Paese e nel nostro sistema istituzionale siamo forse già come in Russia, non si presenta davanti al Parlamento. E se il Ministro Salvini dovesse ritenere di

non venire, noi chiediamo che venga lo stesso Presidente del Consiglio a riferire su questa vicenda, per tutti i profili di gravità politica che essa riveste, perché la responsabilità politica e istituzionale del Governo è collegiale, e deve terminare il gioco delle parti a cui stiamo assistendo.

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento ci sono altri interventi… onorevole Romano, avevo capito che il suo intervento era su un articolo del Regolamento… bene. Allora, su questa vicenda, come ho detto dopo l'intervento dell'onorevole Enrico Borghi, il Governo è stato senz'altro interessato, recepisco anche la richiesta che il collega Enrico Borghi ha fatto di una riunione della Conferenza dei capigruppo, che è stata già comunicata al Presidente Fico. Naturalmente, c'è la posizione del gruppo di Forza Italia, che ha manifestato il suo disimpegno rispetto alla richiesta di presenza in Aula del Ministro Salvini.

ANDREA ROMANO (PD). Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Sull'articolo 37, giusto? Prego, ne ha facoltà.

ANDREA ROMANO (PD). La ringrazio, Presidente. Sì, sull'articolo 37, che, come lei sa, recita: "I rappresentanti del Governo (…) hanno diritto e, se richiesti, obbligo di assistere alle sedute dell'Assemblea e delle Commissioni (…)". Ricordo questo articolo e, dunque, ricordo l'obbligo dei membri del Governo, ove richiesti, di assistere alle sedute dell'Assemblea, perché questo obbligo è tanto più stringente in questo caso, mi riferisco naturalmente alla richiesta che il Partito Democratico ha fatto al Ministro dell'Interno affinché venga in Aula a riferire sui fatti che sono stati richiamati poco fa e, quindi, sui rapporti suoi o dei suoi diretti collaboratori, come Savoini, con potenze straniere, perché in questo caso non abbiamo a che fare, Presidente, con un *tweet*, con un *selfie*, con un aperitivo o con una delle tante questioni in cui si intrattiene il Ministro dell'Interno, invece di fare il Ministro dell'Interno, ma abbiamo a che fare con il nodo fondamentale del giuramento che lo stesso Salvini ha prestato di fronte al Presidente della Repubblica, quando ha avviato la sua attività. E quel giuramento, Presidente, dice che il Ministro giura: "di essere fedele alla Repubblica, di osservarne lealmente la Costituzione e le leggi, e di esercitare le mie funzioni nell'interesse esclusivo della nazione." Abbiamo a che fare, dunque, con una domanda: è stato fedele o infedele, il Ministro dell'Interno, rispetto all'obbligo di rispettare l'interesse esclusivo della nazione e, dunque, l'interesse nazionale? Perché la nostra impressione è che a questa domanda debba essere data una risposta in tempi rapidissimi, senza nascondersi dietro uno stuzzicadenti, verrebbe da dire, e senza soprattutto sfuggire a questa domanda attraverso dichiarazioni che non sono fatte qui, in quest'Aula. E ricordo al collega Occhiuto che quest'Aula non è un'aula di tribunale, ma è l'Aula nella quale il popolo italiano è rappresentato nelle sue forme più alte, e quest'Aula deve essere rispettata in ogni caso. Dopodiché, vede - mi rivolgo, attraverso di lei, Presidente, al collega Occhiuto -, è interessante notare che al Governo arriva il soccorso di forze che dovrebbero essere all'opposizione, ma ci corre l'obbligo di ricordare al collega Occhiuto che, quando il Partito Comunista - che quanto a rispetto della Costituzione avrebbe dato lezioni chilometriche alle forze che oggi compongono questo Governo - era finanziato da potenze straniere, quel Partito Comunista era molto lontano dal Governo della Repubblica. In questo caso siamo in presenza di una forza politica come la Lega *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*, che avrebbe potuto essere finanziata da una potenza straniera e che rappresenta la forza fondamentale di questo Governo. Se lei, onorevole Occhiuto, non vede la differenza, è un problema suo.

Noi, come Partito Democratico, continueremo a insistere su questo punto finché

non verrà data la soddisfazione, non a noi, ma al popolo italiano, che ha diritto di sapere se i suoi Ministri, se i Ministri di questo Governo hanno tenuto fede al giuramento prestato di fronte al Presidente della Repubblica e, quindi, hanno difeso l'interesse nazionale, o hanno fatto gli interessi di una potenza straniera *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Romano, è evidente che l'articolo 37 cita, sì, l'obbligo di assistere alle sedute delle Assemblee e delle Commissioni, ma di assistere, naturalmente, non di darvi comunicazioni.

Comunque, il seguito di questa discussione credo avverrà in sede di Conferenza dei capigruppo, come richiesto dal suo gruppo.

CARLO FATUZZO (FI). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Fatuzzo, a che a che titolo?

CARLO FATUZZO (FI). Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Sull'ordine dei lavori è già intervenuto un rappresentante del suo gruppo.

CARLO FATUZZO (FI). No, è una cosa tutta diversa.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Fatuzzo; se è una cosa diversa, la ascolto.

CARLO FATUZZO (FI). È una cosa del tutto diversa, Presidente, non mi addentro su questi argomenti così alti e complicati.

PRESIDENTE. Non lo so se sono alti, però…

CARLO FATUZZO (FI). È una cosa diversa, però anche nella mia richiesta c'è la domanda che venga a riferire un Ministro al più presto possibile su un fatto, a mio parere, molto grave. Il Ministro in questione è il Ministro del lavoro, che si occupa anche delle pensioni, Di Maio. Mercoledì scorso il presidente dell'INPS, Istituto nazionale della previdenza sociale, verso la conclusione del suo discorso annuale sullo stato dell'INPS e su quello che vuole dire su questo argomento, se ne è uscito con un qualcosa che a mio parere, dal mio punto di vista, è molto molto grave. E cioè ha dichiarato - e io vorrei che il Ministro mi dicesse se è d'accordo o meno - che auspica che venga istituita una forma complementare pubblica gestita dall'INPS, Istituto nazionale della previdenza sociale, volontaria e alternativa alle forme complementari private, rivolta a garantire una prudente gestione dei fondi, mirando ad una maggiore canalizzazione degli investimenti in Italia.

Al di là del politichese, che qui gronda sovrano, vuol dire, a mio parere, che si attende che venga istituito un fondo pensioni volontario, gestito dallo stesso INPS, che è proposto dallo stesso INPS, che per suo statuto è l'organo che gestisce i contributi obbligatori.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Fatuzzo, è molto chiaro.

CARLO FATUZZO (FI). Secondo me, è un fatto che sconvolge completamente la situazione e vorrei che il Ministro ci venisse a dire se è d'accordo.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Fatuzzo, la sua richiesta verrà posta, però ci sono anche gli strumenti di sindacato ispettivo.

ROBERTO GIACHETTI (PD). Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI (PD). Sì, Presidente, sul medesimo argomento.

PRESIDENTE. Sul medesimo argomento sull'INPS?

ROBERTO GIACHETTI (PD). Sì, perché ho imparato oggi che, oltre che la richiesta sull'ordine dei lavori, si apre anche un dibattito per la dissociazione dalla richiesta dell'ordine dei lavori, e allora volevo approfittare di questi minuti per anch'io intervenire nel dissociarmi totalmente dalla richiesta dell'onorevole Fatuzzo *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*. Ovviamente, Presidente, non ce l'ho con lei; ce l'ho semplicemente sul fatto che lei non può sapere, quando si prende la parola…

PRESIDENTE. L'utilizzo dell'arma della retorica, onorevole Giachetti, va un po'…

ROBERTO GIACHETTI (PD). Vorrei soltanto chiudere e, ovviamente, ho voluto esaltare questa cosa che anche tra di noi dovremmo essere un pochino più attenti a quelle che sono le nostre regole, perché, altrimenti, rischiamo anche di piegare delle cose che sono importanti in quest'Aula.

Sull'ordine dei lavori c'è una richiesta formale, che è arrivata da parte del gruppo del Partito Democratico, per un'informativa: se si interviene, si interviene per associarsi a quella richiesta; è difficile che si apra un dibattito politico, che non è esattamente questo… quando ci sarà il Ministro che verrà a riferire, l'onorevole Occhiuto potrà argomentare tutto quello che ritiene su questa vicenda, ma utilizzare un argomento regolamentare, che è quello della richiesta di un'informativa, per fare considerazioni e dissociarsi da quella richiesta mi sembra obiettivamente non solo inopportuno, ma fuori luogo *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*.

PRESIDENTE. Onorevole Giachetti, anche nelle sue dichiarazioni questa fase della discussione generale è stata innovata.

Discussione del testo unificato delle proposte di legge: Brambilla; Schullian ed altri; Schullian ed altri; Schullian ed altri; Gebhard ed altri; Molteni ed altri; Comaroli ed altri; Baldelli ed altri; Gusmeroli ed altri; De Lorenzis ed altri; Pagani e Pizzetti; Bergamini; Crosetto; Mulè ed altri; Gadda ed altri; Meloni e Lollobrigida; Frassini ed altri; Maccanti ed altri; Scagliusi ed altri; Vinci ed altri; Vinci ed altri; Butti ed altri; Zanella ed altri: Modifiche al codice della strada (A.C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-A) *(ore 14,25)*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato delle proposte di legge nn. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-A: Modifiche al codice della strada.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta del 12 luglio 2019 *(Vedi l'allegato A della seduta del 12 luglio 2019)*.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 24-A ed abbinate)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari MoVimento 5 Stelle e Forza Italia-Berlusconi Presidente ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del Regolamento.

Avverto, altresì, che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire il relatore, deputato De Lorenzis.

DIEGO DE LORENZIS, *Relatore*. Grazie, Presidente. Grazie anche ai colleghi che sono in quest'Aula e ai cittadini che ci ascoltano fuori

da quest'Aula e che, comunque, hanno fatto parte a vario titolo del dibattito che si è avuto in questi mesi in Commissione.

Il disegno di legge di cui oggi si inizia l'esame giunge in Aula a seguito di un ampio dibattito, come ho ricordato, che si è svolto nella IX Commissione, nel corso del quale sia la maggioranza che le opposizioni hanno collaborato al fine di costruire un testo quanto più possibile condiviso che potesse affrontare, nelle more di una riforma organica del codice della strada, per la quale il Governo ha presentato un disegno di legge delega, gli interventi più urgenti per far fronte ad alcuni aspetti problematici del nostro codice della strada specificamente individuati e connotati da particolare urgenza.

Un percorso simile, Presidente, si era svolto senza successo nella scorsa legislatura, in cui questa Camera aveva concluso l'esame di un disegno di legge delega per la modifica del codice della strada, che non ha poi concluso il suo iter al Senato, e aveva anche predisposto un testo contenente alcune misure urgenti di modifica del codice, che, tuttavia, non aveva visto la luce in considerazione della fine della legislatura.

L'esame del testo che discutiamo ha avuto inizio il 19 dicembre 2018 e, dopo un intenso ciclo di audizioni, il 19 marzo è stata deliberata la costituzione del Comitato ristretto, che ha predisposto, sulla base dei contributi pervenuti dai gruppi parlamentari, un testo base, adottato il 14 maggio 2019. Successivamente, nel clima collaborativo efficacemente costituito in Commissione, si è svolto un serrato confronto sulle proposte emendative in modo da assicurare che un testo così impegnativo giungesse all'Aula, in quest'Aula, potendo contare su una solida istruttoria tecnica e su una congrua base di consenso tra i diversi gruppi parlamentari.

Passando ora all'esame del merito, il testo si compone di 10 articoli e molti di questi articoli intervengono su più disposizioni del codice della strada della normativa vigente. L'articolo 1 contiene disposizioni in materia di tutela dei soggetti vulnerabili.

In primo luogo è rafforzata la normativa per la tutela della circolazione delle persone con disabilità, espressione che sostituisce in tutto il codice le dizioni di invalidi, persone invalide, disabili e persone disabili.

Ai veicoli al servizio di persone con disabilità è, innanzitutto, riconosciuto il diritto di parcheggiare gratuitamente nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, una pratica diffusa a macchia di leopardo nel nostro Paese e che oggi noi rendiamo esplicita nel provvedimento.

Sono, altresì, inasprite le sanzioni per la violazione di questo divieto, del divieto di sosta negli spazi riservati ai veicoli per persone con disabilità, nonché in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e della carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli, con aumento anche della decurtazione dei punti della patente da 2 a 4 punti.

Viene, inoltre, inasprita la sanzione per la fruizione indebita delle strutture riservate alle persone con disabilità in assenza di autorizzazione, con aumento della decurtazione dei punti della patente da 4 a 6 punti, o per l'uso improprio di tali strutture da parte di chi ne abbia diritto, ma senza osservare le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione, con aumento della decurtazione dei punti della patente da 4 a 8 punti. Con quest'ultima disposizione, infatti, si intende, in particolare, sanzionare l'uso abusivo del contrassegno per le persone con disabilità da parte dei familiari. Sempre per migliorare la possibilità di un'adeguata mobilità riconosciamo esplicitamente la possibilità di transito alle macchine per uso di persone con disabilità dotate di motore sulle piste ciclopedonali in caso di necessità. Ricordiamo che dal codice vigente queste macchine hanno la possibilità di circolare dove oggi è consentito circolare ai pedoni.

Sempre per migliorare la possibilità di un'adeguata mobilità è, inoltre, integrata la disciplina del regolamento di esecuzione,

introducendo un termine di 20 giorni dalla richiesta per la verifica degli adattamenti del veicolo per i soggetti muniti di protesi che intendano conseguire o confermare la patente di guida, e viene modificata la disciplina dell'individuazione delle associazioni di persone con disabilità nelle commissioni mediche locali.

Altresì, è importante la tutela delle donne in stato di gravidanza o con un figlio di età non superiore a due anni.

Per loro viene riconosciuta la possibilità, attraverso opportuno atto degli enti locali, di realizzare i cosiddetti parcheggi rosa. Anche questa è una pratica conosciuta da alcune amministrazioni nel nostro Paese a macchia di leopardo e non sufficientemente diffusa, riconoscendo alle titolari del permesso rosa di usufruire quindi delle apposite strutture di sosta e l'esenzione dall'obbligo del rispetto dei limiti di tempo previsti nei parcheggi a tempo determinato. Evidenzio, inoltre, l'introduzione di una nuova segnaletica con messaggi sociali e di sensibilizzazione rivolti proprio a tutelare il diritto di sosta in aree riservate alle persone con disabilità e appunto alle donne in stato di gravidanza o con figli fino a due anni di età munite di contrassegno rosa.

Viene inoltre introdotta nel codice la definizione di "utente vulnerabile", che sostituisce quella di "utente debole" - quindi anche qui un cambio culturale - e questa definizione viene estesa ricomprendendo, quindi, al suo interno i conducenti di ciclomotori e motocicli.

Altra novità di grande rilievo è il riconoscimento delle zone scolastiche individuate dai comuni con deliberazione della giunta. In tali zone i comuni sono tenuti ad adottare, con ordinanza, particolari misure applicabili almeno negli orari di entrata e uscita degli alunni, quali la fissazione di un limite massimo di velocità non superiore a 30 chilometri orari, la disciplina di zona a traffico limitato e la disciplina di aree pedonali.

Una ulteriore importante disposizione vieta il servizio di piazza con veicoli a trazione animale, consentendolo solo con servizio di trasporto nei parchi, nelle riserve naturali e manifestazioni pubbliche e stabilendo altresì che le licenze rilasciate relative al servizio di piazza con veicoli a trazione animale possono essere convertite in licenze per carrozze a trazione elettrica, licenze taxi, licenze di servizio noleggio con conducente per trasporto di persone e autorizzazioni per noleggio di auto d'epoca. Resta ferma la disciplina del servizio di piazza con slitte nelle località e nei periodi in cui è consentito usare le slitte.

Inoltre, in materia di sosta, viene espressamente disciplinata la possibilità di riservare alla sosta veicoli in condivisione ed è prevista una norma di chiusura sulla sosta di altre categorie di veicoli e utenti per finalità pubbliche e collettive, a condizione che tale riserva però non costituisca una limitazione dell'uso pubblico delle aree a vantaggio di privati. Viene inoltre aumentata la sanzione in caso di violazione del divieto di sosta nelle aree pedonali.

Specifiche disposizioni sono poi previste con riferimento alla tutela dei pedoni che effettuino l'attraversamento della strada. Si impone, ad esempio, l'obbligo di dare la precedenza ai pedoni che si accingono all'attraversamento e non più quando essi abbiano iniziato l'attraversamento, prevedendosi altresì la precedenza per i pedoni che si trovino nelle immediate prossimità dell'attraversamento stesso. Sempre a tale scopo, si attribuisce agli enti proprietari la possibilità di dotare gli attraversamenti pedonali di elementi di segnalazione luminosa, il loro innalzamento al piano del marciapiede e, per quelli non semaforizzati, l'uso di sensori volti a rafforzare la tutela dei pedoni. Viene aggiornata altresì la definizione di passaggio pedonale con quella di percorso pedonale e viene modificata anche la definizione di marciapiede. Inoltre, viene ampliata la definizione di rimorchi, includendovi anche i veicoli destinati ad essere trainati da motoveicoli. Segnalo, infine, per questo articolo, l'esonero dall'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza per

i soggetti stomizzati e la possibilità di consentire sulle autoambulanze il trasporto di un accompagnatore.

Passiamo, quindi, all'articolo 2 recante disposizioni volte a rafforzare la sicurezza stradale. Nella norma di apertura del codice della strada, articolo 1, comma 1, tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato sono inserite, oltre alla sicurezza delle persone, anche la tutela della salute e la tutela dell'ambiente. Il divieto di uso di apparecchi radio-telefonici viene precisato prevedendo espressamente il divieto di uso di *smartphone,* computer portatili, *notebook, tablet* e dispositivi analoghi che comportino, anche solo temporaneamente, l'allontanamento delle mani dal volante. Tale uso, infatti, come purtroppo noto rappresenta una delle maggiori cause di distrazione e di incidentalità ai giorni nostri, Presidente, voglio ricordare a quest'Aula che la incidentalità stradale è la prima causa di morte in Italia per le persone sotto i quarant'anni. Dicevo che tale uso è assolutamente sconsiderato e, per la prima violazione, viene inasprita la sanzione pecuniaria ma, oltre a questo, si introduce una sanzione accessoria di sospensione della patente di guida da 7 giorni a 2 mesi. Nel caso di reiterazione della violazione nel corso di un biennio viene introdotta una sanzione amministrativa pecuniaria da 644 euro a 2.588 euro, che si aggiunge alla già prevista sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. Per il caso della reiterazione viene altresì raddoppiata la decurtazione dei punti della patente da 5 a 10 punti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, inoltre, di concerto con il Ministero della Salute provvede, nell'ambito delle campagne per la sicurezza stradale e quelle di sensibilizzazione sociale, ad informare in modo adeguato l'utenza sui divieti e le relative sanzioni.

Si provvede, poi, a istituire una norma che in qualche modo riconosce una nuova responsabilità del conducente di ciclomotori e motoveicoli nel caso in cui il passeggero non faccia uso del casco e del conducente di autoveicoli nel caso in cui i passeggeri non facciano uso di cinture di sicurezza, ad eccezione dei conducenti di taxi e di NCC. Tra l'altro, queste responsabilità sono in parte già riconosciute dalla giurisprudenza.

Sempre in termini di sicurezza stradale, abbiamo aumentato le sanzioni per la violazione delle norme di comportamento ai passaggi a livello. Inoltre, una specifica disposizione riguarda gli scuolabus, che dal 2024 dovranno obbligatoriamente essere dotati di cinture di sicurezza: a decorrere, infatti, dalla stessa data non sarà più consentita la circolazione dei veicoli che ne siano sprovvisti.

Si introduce, inoltre, la decurtazione di due punti della patente, attualmente non prevista, per la violazione del divieto di sosta e di fermata negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Una ulteriore modifica normativa rimette ad un decreto ministeriale la disciplina particolare per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie o in particolari condizioni orografiche, prevedendosi inoltre di inserire nel regolamento di attuazione del codice la definizione delle modalità di verifica periodica e taratura degli apparecchi di controllo del traffico e di rilevamento automatico delle infrazioni.

Ai fini dell'accertamento dello stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti, viene previsto che il conducente del veicolo sia sottoposto ad accertamenti analitici su campioni di fluido salivare, anziché di mucosa del cavo orale.

È, infine, previsto l'inserimento tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore destinati al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote - quindi diciamo categoria N - anche dei sistemi per la guida assistita, disponendo il conseguente adeguamento entro tre mesi dal regolamento di esecuzione e attuazione del codice.

L'articolo 3, invece, contiene disposizioni volte a favorire la mobilità urbana ed extraurbana. Una modifica significativa prevede che il divieto di circolazione sulle

autostrade e sulle strade extraurbane principali si applichi ai soli velocipedi, ciclomotori e motocicli di cilindrata inferiore ai 120 centimetri cubici, se a motore termico, anziché inferiori ai 150 centimetri cubici come previsto attualmente. In secondo luogo, vengono ricompresi espressamente nella stessa limitazione alla circolazione anche i veicoli a due ruote a motore elettrico di potenza fino a 11 kW e le motocarrozzette elettriche fino alla stessa potenza, per i quali non era prevista una specifica disciplina. In entrambi i casi la circolazione è consentita ai soli conducenti che siano maggiorenni muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore, oppure a coloro che abbiano conseguito la patente di categoria A1, ma che ne siano provvisti da almeno due anni. L'obbligo per i comuni di autorizzare il transito nelle zone a traffico limitato viene inoltre limitato alle sole auto elettriche e alle sole zone a traffico limitato istituite esclusivamente per la finalità di tutela ambientale, modificando in tal senso la previsione introdotta dalla legge di bilancio 2019.

In materia di pubblicità, viene vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto possa proporre messaggi sessisti o violenti, stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso e dell'appartenenza etnica, oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale e all'identità di genere e alle abilità fisiche e psichiche. Si consente, inoltre, l'installazione al centro delle rotatorie nelle quali vi sia un'area verde, la cui manutenzione sia affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, la possibilità di installare un'insegna di esercizio dell'impresa o dell'ente affidatario della manutenzione.

Viene poi introdotta nel codice una durata minima di tre secondi per l'accensione della luce gialla del semaforo.

Un'ulteriore previsione concerne l'introduzione dell'uso proprio per i veicoli condivisi in caso di condivisione temporanea per un periodo non superiore a 30 giorni di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati. In tal caso, non si applica la responsabilità solidale con il proprietario e il responsabile delle infrazioni è il conducente del veicolo al momento della violazione.

Si estende, poi, anche alle strade riservate ai mezzi pubblici il divieto di sosta oggi previsto nel codice per le corsie o carreggiate a essi riservate. Con riferimento alla possibilità per gli enti proprietari delle strade di riservare strade o corsie a specifiche categorie di veicoli, si prevede che tale possibilità riguardi in ogni caso sia le strade urbane sia le strade extraurbane, mentre l'attuale formulazione letterale del codice sembrerebbe consentirlo soltanto per le strade nei centri abitati o solo nelle corsie al di fuori dei centri abitati.

Per quanto riguarda, invece, le competizioni motoristiche, si ammette, infine, la possibilità di usare pannelli sostitutivi delle targhe sui veicoli impegnati in tali competizioni.

L'articolo 4, Presidente, contiene disposizioni per favorire la mobilità ciclistica. In primo luogo, si introducono nel codice le definizioni di "strada ad alta intensità ciclistica", "itinerario cicloturistico", "strada senza traffico", "strada a basso traffico" e "strada 30".

Uno specifico regime viene introdotto in materia di sorpasso: si dispone che il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta sia tenuto a usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza e a valutare l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, rinviando la manovra qualora tali circostanze non possano essere garantite.

Si prevede, poi, l'obbligo di tenere, durante la marcia dei veicoli, una distanza di sicurezza laterale sia rispetto al bordo laterale della strada sia rispetto, appunto, ad altri veicoli presenti da commisurarsi alle condizioni del traffico e a quelle di visibilità, in modo tale

da consentire, in caso di necessità, la manovra di arresto in condizioni di sicurezza, ponendo, inoltre, una particolare attenzione alla distanza laterale di sicurezza rispetto ai velocipedi in ragione degli ondeggiamenti e delle oscillazioni propri di questo tipo di veicolo. Inoltre, si prevede l'obbligo di compiere la manovra di sorpasso delle biciclette lasciando una distanza laterale di almeno un metro e mezzo. Qualora questa distanza laterale, però, non possa essere rispettata, a causa, per esempio, della ridotta ampiezza delle corsie o della strada, il conducente del veicolo che si approssima a un velocipede deve rallentare al fine di adeguare la propria velocità a quella del velocipede e sorpassarlo solo a una velocità molto ridotta, con un differenziale, quindi, di velocità ridotto, tale da non costituire pericolo per il ciclista, anche in ragione, appunto, della particolare andatura di quest'ultimo.

Viene riconosciuta, inoltre, la possibilità per i sindaci di consentire la circolazione delle biciclette sulle strade o corsie riservate ai servizi pubblici di trasporto, con esclusione delle corsie dei tram delimitate da arredi funzionali non valicabili dal ciclista.

Una specifica previsione concerne l'introduzione dell'obbligo dei conducenti di velocipedi di età inferiore ai 12 anni di indossare e tenere allacciato il casco protettivo conforme alla normativa internazionale. In tal caso, la sanzione per il mancato uso del casco protettivo è ridotta della metà rispetto alla sanzione per l'inosservanza delle altre norme di comportamento per i ciclisti. Viene, inoltre, introdotta una sanzione amministrativa da 849 euro a 3.396 euro per l'importazione o la produzione per la commercializzazione sul territorio nazionale di caschi protettivi per velocipedi di tipo non conforme alle normative tecniche internazionali ISO.

Si prevede, poi, la possibilità di realizzare, con ordinanza del sindaco, nell'intersezione con semaforo dei centri abitati la "casa avanzata", ossia uno spazio delimitato da una linea di arresto avanzata per le biciclette previa valutazione delle condizioni di sicurezza. Tale casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 chilometri orari anche se fornite di più corsie per senso di marcia ed è posta a una distanza pari ad almeno tre metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette ed è situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

Allo stesso modo, può essere previsto in determinate circostanze che sia autorizzato, con ordinanza sindacale, il doppio senso ciclabile, ovvero la possibilità per i velocipedi di circolare su strade - e concludo, Presidente - ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 chilometri orari, classificate di tipo "E", "F" o "F-*bis*" ovvero parte di una zona a traffico limitato, anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza e indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito.

Rimane, comunque, vietata la circolazione contromano, essendo i ciclisti tenuti in ogni caso a tenersi vicini al margine destro.

Inoltre, si ammette la possibilità, per le biciclette a pedalata assistita, di poter essere dotate di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi, a condizione, tuttavia, che il veicolo non superi i 6 chilometri orari di velocità in questa modalità.

Viene, infine, modificata la disposizione sulla collocazione delle biciclette sulle rastrelliere dei bus da noleggio, granturismo e di linea. Ho concluso, Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il relatore, deputato Giuseppe Cesare Donina.

GIUSEPPE CESARE DONINA, *Relatore*. Grazie, Presidente. Colleghi, Governo, ringrazio il collega per la relazione svolta. Io mi concentrerò sulle disposizioni modificate dall'articolo 5 e seguenti, che rappresentano

un'ampia varietà di ambiti di intervento che si connotano, in taluni casi, per un'accentuata dimensione tecnica.

L'articolo 5 contiene disposizioni in materia di semplificazione e di trasparenza. Sotto il profilo della semplificazione delle comunicazioni tra cittadini e pubblica amministrazione, si prevede la possibilità di fornire il proprio indirizzo di posta elettronica certificata o altro recapito certificato o qualificato al momento dell'immatricolazione del veicolo o successivamente, in occasione della revisione o di qualsiasi aggiornamento dei documenti di circolazione, per ricevere le notifiche dei provvedimenti previsti dal codice. Viene, al contempo, introdotta la possibilità di proporre ricorso al prefetto inviandolo per via telematica a mezzo posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato o qualificato.

Una novità di rilievo è, inoltre, la mancata irrogazione di sanzioni amministrative per la mancanza a bordo del veicolo dei documenti di circolazione e di guida quando l'agente di polizia abbia accertato in via telematica l'esistenza e la validità dei documenti che il conducente non ha esibito. La disciplina dell'obbligo di tenere con sé i predetti documenti viene inoltre semplificata nel caso in cui sia in corso il trasferimento di proprietà del veicolo. Inoltre, quando la comunicazione della contestazione è stata effettuata per via telematica non è più obbligatoria la comunicazione dei dati del conducente ai fini della decurtazione dei punti della patente nel caso in cui il proprietario sia persona fisica e sia il conducente responsabile della violazione. Viene poi soppressa la comunicazione agli interessati da parte dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida della comunicazione della variazione di punteggio della patente, essendo possibile verificare sul portale dell'automobilista i punti della patente disponibili.

Con riferimento al ricorso al prefetto, particolarmente rilevante è la previsione della riduzione dei costi a carico del cittadino. In caso di soccombenza l'aumento della sanzione che adesso ne consegue è infatti dimezzato, applicandosi una sanzione non inferiore al minimo edittale aumentato del 50 per cento anziché non inferiore al doppio del minimo edittale attualmente previsto.

Viene, inoltre, semplificato il procedimento per il ricorso avverso il diniego della patente di guida per carenza di requisiti morali.

Ulteriori semplificazioni concernono l'esame per il conseguimento della patente di guida. Il periodo di validità dell'autorizzazione a svolgere l'esercitazione di guida, il cosiddetto "foglio rosa", è aumentato da 6 a 12 mesi e si consente di sostenere per tre volte, anziché per due come previsto attualmente, la prova pratica di guida.

Per i neopatentati non si applicano, inoltre, i limiti di potenza per la guida dei veicoli nel primo anno nel caso in cui siano accompagnati da persone di età non superiore a 65 anni munite di patente di guida valida per la stessa categoria conseguita da almeno dieci anni ovvero valida per la categoria superiore.

Sono state poi introdotte due disposizioni volte a tutelare i cittadini evitando che subiscano sanzioni esorbitanti rispetto alle violazioni commesse. Nel primo caso, si prevede che quando il trasgressore con la stessa azione o omissione viola più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono immediatamente contestate, ovvero non vi è preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola violazione rilevata per prima in ordine di tempo, aumentata fino al triplo. La seconda disposizione prevede che, nel caso di accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo, in caso di divieto di sosta deve essere lasciato sul parabrezza del veicolo un preavviso di violazione che consenta al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica.

Con decreto ministeriale sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta opposizione al preavviso; viene così posta fine alla pratica delle cosiddette

multe a strascico. Un aspetto che ha formato oggetto di notevole attenzione nel corso dell'esame in Commissione ha riguardato la pubblicazione *online* dei dati relativi alle sanzioni riscosse dagli enti locali. Si introduce l'obbligo di ciascun ente locale di pubblicare sul proprio sito Internet istituzionale, in formato aperto, entro il 31 maggio di ogni anno, la relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza riscossi per violazione del codice e gli interventi realizzati a valere su tali risorse.

Tale obbligo di pubblicazione si aggiunge a quello già previsto attualmente di trasmissione degli stessi dati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'Interno. Inoltre, viene esteso al Ministero dell'Interno l'obbligo, attualmente previsto per il solo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di pubblicare entro il 30 giugno di ogni anno, in un'apposita sezione del proprio sito Internet, in formato aperto, le relazioni relative alle sanzioni riscosse per violazioni del codice della strada trasmesse dagli enti locali. Viene introdotto l'obbligo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di presentare entro il termine del 30 giugno una relazione alle Camere sullo stato di attuazione delle norme sull'obbligo di relazione degli enti locali sulle sanzioni comminate per violazione del codice della strada e sulla destinazione dei relativi proventi, indicando in un apposito elenco gli enti locali inadempienti e gli obblighi e le sanzioni applicate. Nella medesima materia si prevede che la quota dei proventi delle sanzioni spettante allo Stato possa essere destinata anche all'intensificazione dei controlli sulla circolazione stradale. Per i proventi di spettanza degli enti locali si sopprimono le riserve di un minimo di un quarto della quota degli interventi in sostituzione di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente, e di un ulteriore minimo di un quarto per il potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale. Sono esclusi dalla possibilità di partecipare l'anno successivo, ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, gli enti locali che non ottemperino all'obbligo di rendicontazione delle sanzioni elevate, e si prevede per tutti gli enti - non solo dunque per gli enti locali - l'obbligo di trasmissione in via telematica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei dati relativi all'entità delle sanzioni comminate nell'anno precedente per ciascuna tipologia di infrazione e la conseguente pubblicazione sul sito Internet del Ministero dei relativi dati. Viene inoltre modificato il regime della responsabilità solidale per le sanzioni nel caso di locazione senza conducente, eliminando la responsabilità del proprietario. Viene introdotta la possibilità di richiedere il duplicato targhe deteriorate o illeggibili anziché, come avviene attualmente, imporre la reimmatricolazione del veicolo. È prevista la possibilità di accertamento senza contestazione immediata delle infrazioni all'accesso su strade ad accesso o transito vietato e si introducono disposizioni che impongono l'alienazione dei veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE nel caso del mancato pagamento delle sanzioni entro 90 giorni. Vengono infine introdotte norme di semplificazione per il collaudo dei veicoli già omologati che siano adibiti a servizio di taxi e di noleggio con conducente o servizio di linea per trasporto di persone, nonché per le visite di prova relative a modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali di alcune tipologie di veicoli e dei relativi sistemi di equipaggiamento.

L'articolo 6 reca disposizioni per veicoli pesanti e macchine agricole volte ad introdurre meccanismi di semplificazione ed adeguare agli standard europei alcuni aspetti della normativa e disposizioni in materia di revisione. Si interviene innanzitutto nella delicata materia di trasporti eccezionali modificando la definizione di "trasporto in condizioni di eccezionalità", riferendolo al trasporto effettuato con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile che ecceda i limiti di sagoma e di massa previsti dal codice

per i veicoli; inoltre, per il trasporto di blocchi di pietra e di altri elementi e manufatti già indicati nella vigente formulazione vengono modificati i limiti di massa complessiva.

Viene altresì previsto che i limiti si applicano quando almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali. Viene poi modificata la disciplina delle autorizzazioni necessarie per la circolazione in caso di trasporti eccezionali e la disciplina delle relative sanzioni. Un ulteriore elemento di novità è l'assimilazione ai trasporti in condizioni di eccezionalità del trasporto effettuato con complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale degli spettacoli viaggianti. Particolarmente rilevante è inoltre la nuova disciplina delle revisioni, che ridefinisce lo svolgimento delle operazioni di revisione dei veicoli a motore da parte dei soggetti privati.

In particolare, con riferimento ai veicoli capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 ton e loro rimorchi, le revisioni possono essere effettuate anche dalle imprese di autoriparazione autorizzate; con riferimento ai veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 ton non destinati al trasporto di persone o di merci pericolose e loro rimorchi, alle revisioni provvedono, oltre ai competenti uffici di Dipartimento trasporti terrestri, le imprese titolari di apposita concessione quinquennale. Le revisioni devono essere effettuate da un ispettore autorizzato per la categoria di veicoli in revisione e in possesso dei requisiti previsti dalle disposizioni di recepimento della normativa europea in materia.

Viene inoltre modificata la disciplina sanzionatoria, prevedendosi, fra l'altro, che le concessioni o autorizzazioni relative ai compiti di revisione siano sospese o revocate in misura proporzionale alla gravità della violazione accertata. Gli ulteriori interventi concernono le macchine agricole, con particolare riferimento alla definizione delle macchine operatrici, ai limiti di massa delle medesime ed ai convogli agricoli, alla possibilità di circolazione sulle strade delle macchine agricole, a cingoli in gomma nonché in tema di soggetti legittimati all'immatricolazione delle stesse (qui voglio sottolineare che sarà possibile l'immatricolazione da parte anche di semplici cittadini a tipo hobbistico per le macchine agricole).

L'articolo 7 contiene disposizioni in materia di auto d'epoca, nonché di veicoli di interesse storico e collezionistico. In particolare si prevede la possibilità che anche i ciclomotori e le macchine agricole possano essere registrati come veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico, e che per tutti i veicoli rientrati in tale categoria la revisione debba essere fatta ogni quattro anni. Sono introdotte modifiche ai registri dei veicoli di interesse storico e collezionistico, astenendo l'esenzioni integrale della tassa automobilistica per gli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico la cui data di costruzione sia precedente di almeno vent'anni a quella di richiesta di riconoscimento della categoria in questione, rimettendo l'individuazione dei veicoli rientranti nell'agevolazione ad una determinazione, da aggiornare annualmente, degli enti abilitati alla compilazione dei registri previsti dal codice della strada per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

All'articolo 8 prevediamo l'esenzione del pedaggio autostradale, ai sensi del comma 2, articolo 373, del regolamento attuativo del codice della strada, che disciplina le materie di pedaggi per i veicoli con targa Croce rossa italiana, per i veicoli dei servizi di trasporto e soccorso sanitario, per i veicoli della Protezione civile nonché per i veicoli delle associazioni di volontariato appartenenti a reti nazionali e agli altri enti del Terzo settore di natura non commerciale se impegnati nello svolgimento di attività istituzionali, in ogni caso provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si introduce inoltre una nuova tipologia di stalli di sosta (contrassegnata dal colore rosso)

riservata alle autoambulanze.

L'articolo 9 contiene disposizioni in materia di poteri degli ausiliari del traffico e della sosta in materia di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, riprendendo ed estendendo la disciplina attualmente vigente. In particolare, si prevede che i comuni possano, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta, nell'ambito delle aree di sosta regolamentata oggetto di affidamento, aree verdi comprese, a dipendenti comunali o delle società private e pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie regolamentata e o dei parcheggi. Tali funzioni sono svolte dal personale nominativamente designato in tale funzione con il provvedimento del sindaco, previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali e con l'effettuazione del superamento di una adeguata formazione. Il predetto personale assume, durante lo svolgimento delle proprie funzioni, la qualifica di pubblico ufficiale. Le citate funzioni possono essere conferiti anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. A tale personale sono inoltre conferite le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea. È conferito al personale indicato il potere di contestazione immediata delle infrazioni, di disporre la rimozione dei veicoli limitatamente negli ambiti oggetto di affidamento. Inoltre, al suddetto personale è conferito, come già previsto dalle disposizioni vigenti, il potere di contestazione immediata e di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del codice civile.

Sono infine introdotte disposizioni sulla successiva attività sanzionatoria e sulle modalità di recupero delle evasioni tariffarie e dai mancati pagamenti.

Si prevede, infine, la possibilità di ricorrere all'uso di tecnologie digitali e a strumenti elettronici e fotografici per l'accertamento e la redazione della documentazione in ordine alle violazioni contestate.

L'articolo 10 infine contiene una disposizione di coordinamento e prevede l'adeguamento del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada alle modifiche della legge, assicurando il coinvolgimento delle organizzazioni rappresentative dei diritti delle persone con disabilità, in conformità alla previsione dell'articolo 4, comma 3, della Convenzione ONU del 13 dicembre 2006.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo.

Prendo atto che si riserva di intervenire nel prosieguo del dibattito.

È iscritto a parlare l'onorevole Serritella. Ne ha facoltà.

DAVIDE SERRITELLA (M5S). Presidente, colleghe, colleghi, ogni giorno percorriamo chilometri e chilometri in auto per inseguire le vite frenetiche nelle quali siamo immersi, e ci troviamo a voler e dover comunicare sempre qualcosa a qualcuno: telefonate, *e-mail*, le *chat*, i *post*, addirittura i *selfie* ci accompagnano ormai anche alla guida. Una brutta, bruttissima abitudine che ci ha trasformato in un pericolo costante per noi stessi, per gli altri automobilisti, per pedoni, ciclisti e motociclisti, che magari sono impegnati a fare altrettanto, come purtroppo ci hanno mostrato anche recenti fatti di cronaca. Sopravvalutando con arroganza la nostra soglia d'attenzione, guidiamo e contemporaneamente lavoriamo, scherziamo, litighiamo e chattiamo. Usiamo continuamente il nostro cellulare con una mano che dovrebbe invece stare ben salda sul volante, pronta a reagire ad ogni evenienza, così come il nostro sguardo dovrebbe essere rivolto esclusivamente al parabrezza e agli specchietti retrovisori.

Purtroppo, questo atteggiamento evidenzia un capovolgimento delle priorità: la nostra sicurezza e quella degli altri è subordinata alla presunta necessità di essere perennemente

collegati al mondo; finiamo così per essere scollegati con il nostro presente e gli imprevisti che nasconde. Imprevisti che soprattutto in strada sono sempre dietro l'angolo, come dimostrano ormai da anni gli impressionanti numeri che ci raccontano di quante persone perdano la vita sulle nostre strade.

Serviva dunque fare una profonda riflessione e guardare in faccia il problema, che pretende da noi un agire più consapevole e deciso; anche perché, occorre riconoscerlo, sono davvero poche le persone che possono ritenersi estranee alla pessima abitudine di usare il cellulare alla guida. È un problema che ci riguarda tutti, e per cambiare occorre innanzitutto ammetterlo. I dati stessi lo confermano: quattro incidenti su dieci sono dovuti alla distrazione al volante e le contravvenzioni per uso di cellulari superano le 16 mila all'anno; abbastanza indicativo, direi.

Da legislatori ne abbiamo preso atto, e abbiamo individuato una risposta possibile. La sicurezza è un diritto dei nostri concittadini e noi abbiamo il dovere di garantirla. Ecco perché, lavorando alle modifiche del codice della strada, abbiamo posto l'accento sulla particolare gravità di questo atteggiamento di comune responsabilità, che va assolutamente fermato.

Dobbiamo pretendere di più da noi stessi e dagli altri, ci siamo detti; dobbiamo cambiare le norme per cambiare la cultura, e poi le condotte. Abbiamo deciso così di modificare l'articolo 173 del codice della strada, nel quale introduciamo espressamente non solo il divieto dell'uso di *smartphone*, ma anche di computer portatili, *notebook*, *tablet*, che spesso vediamo utilizzati come se niente fosse sulle ginocchia del conducente o sul lato passeggero. Era bene specificare che tutti questi dispositivi sono vietati allo stesso modo dei telefoni; così come sarà bene specificare, nella fase attuativa della norma, che questo divieto riguarda le *chat*, i *post*, i *selfie* e tutte le attività che allontanano le mani dal volante. Mentre si è alla guida, il telefono cellulare si può utilizzare soltanto con auricolari o vivavoce.

Per rafforzare, ripeto, il concetto che trasgredire questa norma configura una condotta pericolosissima, siamo intervenuti sulle sanzioni, triplicandole. La posta in gioco è troppo alta, e un'operazione di educazione collettiva contro questa cattiva consuetudine passa necessariamente da sanzioni che ne evidenzino la gravità.

Se finora si pagava una cifra che va dai 161 ai 647 euro, quando la nostra norma sarà legge, la multa andrà dai 422 ai 1.697 euro. Chi è ricco ignorerà questa norma, si potrebbe obiettare; ma non è così, perché affinché ci sia una presa di coscienza di tutti indistintamente, al di là delle possibilità economiche di ciascuno, abbiamo previsto anche una sospensione della patente da 7 giorni a 2 mesi. E le cifre aumentano fino a 2.588 euro qualora l'automobilista sia recidivo e replichi la condotta entro i due anni successivi: in questo caso c'è la sospensione della patente da 1 a 3 mesi e raddoppia la decurtazione dei punti della patente, da 5 a 10.

Il pacchetto di modifiche al codice della strada messo a punto dal MoVimento 5 Stelle ha innanzitutto l'obiettivo di incidere sulla cultura della sicurezza stradale: dobbiamo proteggere tutti gli utenti della strada indistintamente; anche perché ciascuno di noi a volte è automobilista, a volte pedone o ciclista, e così via. Non è una guerra contro qualcuno la nostra, ma una battaglia per il rispetto della vita di tutti, così come ogni volta che si guida un veicolo con il cellulare in mano è una sconfitta per tutti. Non a caso infatti le nostre misure sono accompagnate anche dalla forte attenzione al tema della sensibilizzazione: dobbiamo mettere in campo ogni strumento utile a rendere chiari i rischi che si corrono e si fanno correre ad altri quando si usano questi dispositivi alla guida.

Affermare che lo Stato è pronto a punire con più severità chi produce questa condizione di pericolo è un deterrente importante, ma l'obiettivo ultimo è che tali condotte, per le nefaste conseguenze che producono, siano osteggiate e biasimate dalla collettività, alla stregua di ciò che accade a chi maltratta una persona fragile o incendia un bosco. Dobbiamo arrivare alla riprovazione sociale di questi

atti, se vogliamo che non ci siano più così tante vittime di una *chat* o di un *post* sui *social*; e d'altra parte occorre incoraggiare l'uso di auricolare e ricordare che comunque stare concentrati e prevenire persino le mosse altrui in strada è sempre la scelta migliore.

Ricordiamo poi che la maggior parte degli incidenti più drammatici che hanno luogo nelle nostre strade coinvolgono soprattutto moto, motorini e biciclette. Anche in questo caso, il nostro faro è stato il potenziamento della sicurezza, responsabilizzando nel caso delle moto chi guida a farsi carico degli eventuali passeggeri trasportati. È un atto di maturità che dobbiamo pretendere dai guidatori, perché sono loro che hanno il piccolo o grande potere di accendere il motore e avviare la marcia. Se finora la responsabilità di non portare il casco era di chi non lo indossava, d'ora in poi vogliamo, con la modifica dell'articolo 171, che sia lo stesso conducente ad avere l'accortezza di portare sul proprio motociclo un passeggero solo ed esclusivamente se fornito di casco ben allacciato. Sarà pertanto il conducente stesso l'unico a rispondere in caso di violazione della norma. Finora questa responsabilità entrava in gioco soltanto nel caso di passeggeri di minore età: ora varrà per qualunque passeggero, perché la vita dev'essere tutelata sempre e comunque.

E lo stesso vale per le cinture di sicurezza: anche in questo caso sarà il conducente a rispondere della violazione della norma, qualora i suoi passeggeri non utilizzino la cintura. Chi è alla guida ha l'obbligo di verificare che tutti i suoi passeggeri viaggino sereni, riducendo al massimo i rischi: per questo, con la modifica dell'articolo 172, comma 10, si prevede una sanzione che va dagli 83 ai 333 euro, da applicare a quei conducenti che ignorano tale responsabilità.

Ciò che vogliamo è che sulle nostre strade ci siano guidatori sempre più attenti e responsabili, a prescindere dal mezzo che guidano. Vogliamo strade più sicure per gli utenti più vulnerabili, perché vorrà dire che sono più sicure per tutti gli utenti; e vogliamo che sia ogni singolo utente ad optare in ogni momento per l'atteggiamento giusto, perché è pienamente consapevole che il cellulare alla guida o il casco slacciato non sono solo condotte sanzionate con una multa, ma sono condotte che la società vuole eliminare perché pericolose per la vita. Non esistono in questo caso condotte più o meno gravi, né possono esistere piccole eccezioni.

Le norme che ho appena citato - e concludo, Presidente - configurano condotte gravissime che nessuno, per alcun motivo, deve tenere. Lo dobbiamo a chi non c'è più, e lo dobbiamo a ciascuna e ciascuno di noi, che abbiamo il diritto di sentirci sicuri quando circoliamo sulle strade italiane *(Applausi dei deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle e Lega-Salvini Premier)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rosso. Ne ha facoltà.

ROBERTO ROSSO (FI). Presidente, signor sottosegretario, colleghi, quando in Commissione abbiamo visto che c'erano ben 22 proposte di legge, di cui 5 presentate da Forza Italia, sulla materia del codice della strada, abbiamo aderito ben volentieri al comitato ristretto, perché si cercava fin da subito di creare un testo unificato che potesse essere anche più agevole esaminare ed emendare. C'eravamo dati degli obiettivi: la sicurezza, la tutela degli utenti vulnerabili, la tutela dei consumatori.

Proprio su questi tre temi sono iniziati i problemi: è un provvedimento dai confini incerti, confuso, iniquo, che assomiglia quasi ad un "milleproroghe", perché c'è di tutto senza un filo conduttore.

Non si capisce perché alcuni temi sono stati inseriti, altri sono stati ignorati; e altri temi che erano da tempo sul tappeto sono stati stravolti, come per esempio la vicenda degli ausiliari del traffico, che era una proposta da tempo incardinata che aveva un suo iter, e che il collega onorevole Gariglio ha ritenuto di trascinare per i capelli all'interno dell'esame di questo testo unico, addirittura stravolgendone il senso; su questo sono sicuro che l'onorevole Baldelli, che parlerà dopo di me, dedicherà un

approfondimento.

Che c'entra la sicurezza con le biciclette in contromano? È sicuro che metterà a rischio i ciclisti. Che c'entra la sicurezza con le biciclette che vanno nella corsia dei mezzi pubblici? È sicuro che creeremo dei problemi sia ai mezzi pubblici, che dovranno rallentare a passo d'uomo, o metteremo maggiormente a rischio l'incolumità del ciclista. Che c'entra la sicurezza nell'obbligare i veicoli a inchiodare per parificare la velocità alle bici prima del sorpasso o sorpassare lasciando un metro e mezzo dalla bici, tenendo conto delle oscillazioni, anche colpevoli, della stessa bici? È sicuro che creeremo, soprattutto sulle strade extraurbane, dei tamponamenti o, comunque, almeno dei rallentamenti. Che c'entra la tutela dei consumatori con l'aumento delle multe fatte dagli ausiliari del traffico? Qui gli unici tutelati saranno le società che gestiscono l'industria delle multe.

Forza Italia, invece, ha proposto norme inerenti alla sicurezza e alla tutela dei consumatori. In molti casi sono rimaste inascoltate le nostre proposte, in alcuni casi, dopo lunghe battaglie in Commissione, abbiamo ottenuto qualcosa: per primo, cito un mio emendamento, il casco obbligatorio per i ciclisti *under* 12 e le multe per chi non vende caschi o importa caschi non omologati. Però, anche qui, al di là del lungo dibattito sulla questione, ci siamo fermati troppo presto, perché per esempio non sono contemplati, invece, i bambini trasportati in bicicletta, e cercheremo di correggere questo problema durante il dibattito in Aula con una serie di emendamenti. Perché non inserire il casco anche per chi usa i mezzi, come dire, nuovi, elettrici, per esempio il monopattino? Ci dicono: no, non è possibile parlare di questo, perché è in corso una sperimentazione e poi c'è la legge delega, di cui parleremo dopo. Abbiamo ottenuto le cinture di sicurezza sugli scuolabus: parlando con le persone ci dicevano "perché, non sono già obbligatorie?" Sembra una cosa incredibile che i seggiolini per i bambini nelle nostre macchine siano strettamente e rigorosamente - meno male, dico io - regolamentati, mentre gli scuolabus che portano i nostri bambini a scuola possono essere senza cintura. Però, anche qui, è stato accettato il nostro emendamento, ma a cinque anni, cioè tra cinque anni entreranno in vigore, poi magari ci facciamo un "milleproroghe", quello vero, un altro annetto o due di proroga, in maniera tale che poi, tra dieci anni, gli autobus voleranno e non farà più parte del codice della strada. Abbiamo ottenuto: l'introduzione di sistemi di guida sicura sui mezzi pesanti; l'esenzione totale per le persone con invalidità e di disabilità nei parcheggi a pagamento; la tutela dei parcheggi delle donne in gravidanza, per evitare l'occupazione di questi parcheggi da chi non ne ha diritto; il preavviso - finalmente una battaglia storica - di notifica per le multe a strascico per divieto di sosta. Abbiamo fermato una idea del MoVimento 5 Stelle, che voleva dare la precedenza alle biciclette provenienti da piste ciclabili che si immettono in strada: appare di nuovo evidente per tutti la pericolosità, se fosse passato questo concetto.

Abbiamo ridotto l'impatto delle biciclette nelle corsie dei mezzi pubblici, inserendo che, qualora in queste corsie vi siano binari dei tram e cordoli di delimitazione, non ci sia la possibilità per i sindaci di riservarli; ma rimane la battaglia sul fatto che, immaginiamoci un pullman o un taxi che circolano in una corsia delimitata con un cordolo, quindi insuperabile, che si trova anche solo una bicicletta davanti, dovrà per forza rallentare e creare dei problemi alla circolazione.

Poi vi sono stati il superamento della trazione animale, salvo pochissime eccezioni, e la salvaguardia dei parcheggi ad uso pubblico, rispetto a quelli del *car sharing* di imprese private. Abbiamo garantito che chi noleggia auto o moto sia l'effettivo responsabile delle multe che prende. Abbiamo vinto un'altra battaglia storica: rendere trasparente la gestione dei proventi delle multe da parte dei comuni.

Abbiamo anche fermato delle proposte a dir poco stravaganti, che sono state ritirate dalla maggioranza: una per tutte, il parcheggio

delle biciclette sui marciapiedi, così, totalmente incontrollato; sarebbero stati ovvi motivi di disagio per pedoni, carrozzine, anziani e disabili, che normalmente dovrebbero avere la possibilità di transitare sui marciapiedi senza ostacoli.

Ma ci sono ancora questioni aperte ed è il motivo per cui abbiamo presentato 108 emendamenti al testo: il semaforo giallo, la maggioranza ci ha dato ascolto sulla questione dei tre secondi della durata minima, ma noi in Commissione ci siamo battuti per i quattro secondi nell'ambiente urbano e cinque secondi sulle strade extraurbane, anche per evitare multe al fotofinish con i relativi aumenti di contenzioso; la casa avanzata, di cui parleremo poi durante l'esame degli emendamenti, che crea un pericolo di rallentamenti, difficilmente applicabile nelle nostre città.

Non è stato accolto un emendamento di buonsenso: attualmente, le bretelle e i gilet catarifrangenti per i ciclisti di notte sono obbligatori solo fuori dalle città, ma con l'aumento - previsto proprio da questa modifica al codice della strada - di numero di persone che useranno la bicicletta, forse è meglio pensare a che siano ben individuabili anche di notte nelle città. E poi il numero identificativo della bici, sia come antifurto, sia come mezzo per identificare il proprietario della bici.

E ancora: il divieto di allontanare le mani dal volante, sacrosanto soprattutto dopo i fatti di questo purtroppo tragico fine settimana, però questo divieto è stato scritto male, perché per esempio non considera - e anche questo cercheremo di metterlo a posto con i nostri emendamenti - e mette fuorilegge i radioamatori. Non so se la maggioranza ha pensato che i radioamatori e i volontari della Protezione civile in questo momento hanno delle radio che, per essere utilizzate con il microfono, devono essere tenute in mano: quindi, letta come l'abbiamo letta noi, questa norma, che ti obbliga giustamente a tenere le mani sul volante, mette fuori legge questa categoria. Forse un ripensamento con la maggioranza deve essere fatto anche su questo. Dopodiché, si è parlato di allontanare le mani per l'utilizzo di dispositivi elettronici: può darsi che, prima che questa legge finisca il suo iter e si cambi in maniera definitiva il codice, siano già vecchi, perché non abbiamo pensato ad altri strumenti che oggi come oggi possono distrarre, per esempio i Google Glass, che non devono essere azionati, ma, inviando un segnale video direttamente sulla retina, sicuramente creano distrazione, anche se le mani rimangono sul volante. Quindi, vedete che forse è giusta la via, ma bisognava forse parlarne un pochettino più nel dettaglio.

Poi, ripeto, ci sarà una grande battaglia sulla questione degli ausiliari, che noi non consideriamo e non vogliamo vedere come sceriffi, con multe senza freno, magari per massimizzare gli incassi e non invece per tutelare i consumatori. Forza Italia ha interpretato questa occasione pensando che il codice della strada sia un contenitore in cui confluiscono le norme che regolano l'uso di strade, piazze, parchi, stradine di campagna, piste ciclabili e marciapiedi nel rispetto delle esigenze di tutti, aiutando i cittadini a sentirsi tutelati e a utilizzare il bene comune come meglio ritengono, che sia per lavoro, per turismo, per divertimento, per sport o semplicemente per fare una passeggiata nel rispetto ciascuno delle sue peculiarità. Invece, ci ritroviamo un provvedimento viziato dall'ideologia pentastellata, che criminalizza gli automobilisti e santifica i ciclisti, senza, però, garantirgli maggiore sicurezza, creando un insieme di norme impraticabili, pericolose per gli stessi ciclisti, dannose per il traffico e rischiose per i pedoni e gli altri veicoli. Si pensi al pericolo che si genererà da questo guazzabuglio di norme legate alla viabilità ciclistica - contromano, corsie mezzi pubblici e casa avanzata - che ogni comune potrà o meno applicare. Cosa capiranno i ciclisti? Molti penseranno che possono circolare ovunque, con un evidente pericolo per la sicurezza di tutti. Si pensi alla motivazione dei 5 Stelle del diniego all'obbligo del casco per tutti, che sarebbe stata la cosa migliore: perché disincentiva l'uso della

bicicletta. Quindi, meglio qualche morto, ferito, sfregiato in più, purché le strade siano piene di ciclisti. Noi pensiamo, invece, che sia meglio salvare qualche vita anche a costo di qualche ciclista in meno in circolazione.

Queste sono le due filosofie che si fronteggiano su questa materia, filosofie difficilmente conciliabili. Ringrazio tutti perché alla fine abbiamo trovato delle mediazioni. Ringrazio soprattutto la Lega, l'onorevole Maccanti e l'onorevole Donina per il lavoro di mediazione che hanno svolto, ma anche alla Lega è mancato il coraggio di arginare maggiormente l'ideologia 5 Stelle, come, ad esempio, nel comparto della sicurezza dei ciclisti, e di inserire nel provvedimento questioni largamente condivise nel centrodestra. Rimane, poi, un dubbio su tutti, e cioè se è utile o inutile aver fatto questo lavoro di sette mesi, perché l'intromissione del Governo con la legge delega che perimetra un campo del codice che il Parlamento non può toccare è grave e inopportuno, soprattutto alla luce dell'abuso da parte del Governo della decretazione d'urgenza con conversione in legge quasi sempre costretta dal voto di fiducia. Il codice della strada doveva essere e poteva essere diverso.

Qui il Parlamento doveva essere padrone delle proprie scelte e prendersi i tempi necessari per valutare nel suo complesso norme che cambieranno il modo di comportarsi di tutti i cittadini italiani negli anni a venire. Invece il Governo si riserva le modifiche più importanti, quelle che riguardano il futuro della mobilità, evidentemente non ritenendoci in grado di affrontarle adeguatamente o per paura che le si affronti differentemente da loro. Troppi pasticci, insomma, troppa ideologia; poche le nostre modifiche accettate, troppo poche per farci cambiare idea sulla qualità del provvedimento. Ecco perché abbiamo presentato 108 emendamenti in Aula, nel tentativo di rendere più omogenea e orientata alla sicurezza e alla tutela dei cittadini questa modifica del codice della strada. Nei prossimi giorni vedremo se riusciremo, grazie ai nostri emendamenti, a migliorare il testo, facendo prevalere le luci alle ombre, in modo tale da far scattare il verde su questo provvedimento anche per Forza Italia *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tombolato. Ne ha facoltà.

GIOVANNI BATTISTA TOMBOLATO (LEGA). Presidente, Governo, onorevoli colleghi, nell'ambito della proposta di legge recante modifiche del codice della strada, oggi posta all'ordine del giorno dell'Assemblea, mi preme richiamare la vostra attenzione sulle disposizioni contenute nell'articolo 7 della proposta. Tali disposizioni si riferiscono ai veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico. In particolare, il citato articolo 7 interviene sull'articolo 60 del codice della strada, così da estendere il regime previsto oggi per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico anche ai ciclomotori e alle macchine agricole, finora esclusi. Le macchine agricole, per rientrare tra i veicoli di interesse storico o collezionistico, devono, ai sensi della citata disposizione, avere almeno quarant'anni di anzianità e devono essere ovviamente idonee alla circolazione. In generale, per tutti i veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico la disposizione porta l'obbligo di revisione da due a quattro anni.

La vera portata innovativa della parte della proposta relativa ai veicoli storici sta nell'esenzione della tassa automobilistica per i veicoli storici. La disposizione ripristina finalmente - è il caso di dire - il regime di esenzione previsto prima dell'entrata in vigore della legge di stabilità 2015 per i veicoli ultraventennali o *oldtimer*. Sul tema la Lega è già intervenuta in occasione della legge di bilancio 2019 con la riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica per i veicoli con anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni. Oggi, con la proposta in esame, tale riduzione diventa totale. Per comprendere la portata della battaglia della Lega che oggi

giunge a un traguardo importante voglio citare alcuni dati di una recente ricerca condotta dall'Istituto Piepoli. Contrariamente a quanto si possa riduttivamente pensare, l'automobilismo e il motociclismo storico in Italia suscitano un grandissimo interesse, circa due italiani su tre; venti milioni di italiani sono interessati, potenzialmente interessati, all'acquisto di un mezzo storico. L'indotto economico di questo settore è strabiliante, pari a 1,5 miliardi di euro. Insomma, queste cifre da capogiro dimostrano la lungimiranza e l'attenzione della Lega verso un mondo importante del nostro Paese *(Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Gariglio. Ne ha facoltà.

DAVIDE GARIGLIO (PD). Grazie, Presidente. Prendiamo la parola oggi su questo provvedimento dopo che il nostro Paese nel fine settimana ha vissuto un drammatico bollettino di decessi lungo le nostre strade, da Cesena a Jesolo fino alla Sicilia; vite spezzate di giovani e di giovanissimi. Imprudenza, abuso di sostanze, alta velocità, distrazioni, il cui risultato è sempre purtroppo lo stesso. Vite spezzate che devono farci riflettere sul nostro ruolo di legislatori, specie in momenti come oggi in cui siamo chiamati a discutere di leggi che magari non avranno il primo piano sulle pagine dei giornali, ma che toccano e disciplinano la vita quotidiana delle persone.

Nella scorsa legislatura è stato introdotto il reato di omicidio stradale, ed è stato un importante avanzamento nel quadro giuridico per aumentare la sicurezza sulle strade. Manca, però, ancora un'adeguata cultura della sicurezza stradale . Ecco perché è anche difficile intervenire dopo un fine settimana così drammatico. Spero che su questo punto, nel corso dell'esame degli emendamenti in Aula, potranno essere accolti, elaborati e riformulati, eventualmente, dai relatori degli emendamenti che ci aiutino, che aiutino il Governo, specialmente le scuole, a intervenire per evitare in futuro, con una debita opera di prevenzione, il ripetersi di situazioni così drammatiche. Il provvedimento che oggi arriva in Aula è un provvedimento d'iniziativa parlamentare, e quindi è un dato significativo, Presidente, me ne compiaccio. Ogni tanto il Parlamento discute anche di provvedimenti di iniziativa dei parlamentari e non solo di conversione di decreti-legge.

Quindi è un aspetto positivo che ci ha indotto anche, in qualche modo, a rivedere la nostra perplessità iniziale, dovuta al fatto che ci pareva un po' irrazionale porre mano a una molteplicità di proposte di riforma del codice della strada quando in Commissione, subito dopo il provvedimento in esame, ci troveremo calendarizzato un progetto di legge delega al Governo per una riforma complessiva del codice della strada. L'osservazione che abbiamo fatto è che era un po' come discutere di come affiggere i quadri in una casa da cui si sa che si deve traslocare pochi giorni dopo. Però l'intendimento a maggioranza è stato di porre mano alle riforme, quindi abbiamo fatto ciò con spirito costruttivo e con il massimo impegno, cercando di costruire norme di interesse della comunità, che rispondessero ai bisogni della comunità, con l'auspicio che il provvedimento possa in qualche modo rappresentare un principio e criterio direttivo per così dire improprio - passatemi il termine - nella futura attività di redazione di un decreto legislativo che il Parlamento delegherà il Governo ad emanare con la legge delega per la riforma del codice della strada.

Il lavoro è stato intenso perché ha visto una serie importante di audizioni con l'attività del Comitato ristretto molto impegnativa, l'adozione del testo base, una fase emendativa importante, battagliata, densa di confronto, che ci ha portato al testo in esame. Il codice della strada oggettivamente è una materia molto complicata, ma, al tempo stesso, è una materia con cui anche inconsapevolmente ciascuno di noi si confronta quotidianamente, guidando l'auto, camminando a piedi e in bicicletta, usando il trasporto pubblico. Come dicevo, il

confronto è stato dialettico, a volte serrato, ma siamo arrivati complessivamente a un quadro che il nostro gruppo definisce accettabile (ampiamente migliorabile, per carità, ma positivo). Ci sono state mediazioni tra punti di vista diversi ed è naturale che il Parlamento rappresenti qui i punti di vista diversi delle diverse categorie che operano sulla strada: è proprio la funzione di sintesi propria di quest'Aula.

Amos Oz soleva dire che il compromesso non è una rinuncia alla propria integrità; il contrario è il fanatismo. Il compromesso è la capacità di mettere insieme istanze diverse del mondo che ci circonda e questo la Camera oggi lo ha fatto. Ora, su alcuni punti abbiamo fatto un lavoro importante. È stato già citato dai colleghi ed è importante l'inasprimento delle sanzioni per chi usa i cellulari o i moderni strumenti alternativi di comunicazione mentre guida. Dobbiamo, però, essere consapevoli che sulla materia non è sufficiente solo il profilo repressivo perché occorre un'importante azione culturale, che deve iniziare dai bambini. Quindi, su questo, dobbiamo immaginare anche un'azione che venga posta in essere dal Governo e da tutte le pubbliche amministrazioni e dobbiamo anche porci il problema, come già diceva il collega Rosso, che la normazione su questi punti è molto difficile, anche perché le nostre auto sono ogni giorno di più connesse con il mondo; quindi le nostre auto, i visori delle mappe, i sistemi di dialogo tra l'auto e il cittadino che guida l'auto, sono sempre più sofisticati e tendono sempre di più a sottrarre l'attenzione dalla guida. Ora, noi come gruppo parlamentare in questo lavoro abbiamo provveduto a offrire il nostro contributo al testo. Alcuni punti del nostro lavoro sono stati riconosciuti, altri meno, altri non sono stati presi in considerazione. Tra le istanze che abbiamo portato e che sono state riconosciute ricordo la già richiamata esenzione dal pedaggio autostradale per le ambulanze, per i mezzi di soccorso, per i mezzi della Protezione civile, per quelli delle organizzazioni di volontariato e del terzo settore impegnati nello svolgimento delle attività istituzionali; era un'istanza portata avanti da anni e siamo contenti che finalmente qui abbia trovato una sede normativa propria. Rivendichiamo ciò come merito del gruppo parlamentare del PD e siamo grati per la condivisione che sul punto abbiamo trovato all'interno della Commissione.

Altro punto proposto dal Partito Democratico, che ha trovato adesione unanime, è stato l'esenzione del pagamento per le vetture usate da persone disabili qualora dovessero essere costrette a sostare sulle strisce blu in caso di mancanza di posti riservati. Anche in questo caso è stato un recepimento normativo importante di una prassi che era in qualche modo già tollerata da vari comuni e in alcuni casi normata a livello comunale, ma in questo momento diamo una disciplina legislativa al fenomeno. È una norma di civiltà richiesta da tempo dalle associazioni dei disabili e dei loro familiari ed è giusto che l'esenzione sia stata introdotta. Come voglio citare, perché è frutto di una battaglia di alcune colleghe parlamentari del nostro gruppo insieme a colleghi di altri gruppi parlamentari, il limite che viene qui posto al servizio di piazza a trazione animale, già citato dai relatori. Tale limite viene posto con legge raccogliendo un'istanza del mondo delle associazioni animaliste, portata avanti da anni, a cui finalmente il Parlamento dà una risposta positiva.

Siamo soddisfatti per l'introduzione del divieto sulle strade e sui veicoli di qualsiasi forma pubblicitaria il cui contenuto proponga messaggi sessisti, violenti o stereotipi di genere offensivi, ovvero proponga messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali e dei diritti civili e politici, del credo religioso e di appartenenza etnica, oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere, alle abilità fisiche e psichiche. Le strade non possono essere una zona franca. Per questo abbiamo ritenuto che fosse giunto il momento per intervenire in questo ambito, anche a seguito di polemiche che hanno caratterizzato alcune pubblicità dinamiche su cartellonistica in alcune città e la

Commissione ha recepito tale istanza.

Il nostro lavoro ci ha portato anche a dialogare con i gruppi di maggioranza per quanto riguarda l'utilizzo delle bici nelle città; abbiamo ragionato insieme per trovare un contemperamento alla necessità di poter agevolare il ciclista nella fruizione dello spazio stradale e la necessità, che noi abbiamo molto perorato, di non diminuire la velocità commerciale del mezzo pubblico, consapevoli che, nella gerarchia della mobilità, il mezzo pubblico debba avere un ruolo più importante proprio perché destinato a soddisfare le esigenze di più persone. La scrittura delle norme che riguardano la possibilità per le biciclette di usare gli spazi destinati al trasporto pubblico ci pare molto migliorativa rispetto alle impostazioni di partenza. Allo stesso modo riteniamo migliorative rispetto a quelle da cui eravamo partiti le norme per quanto concerne la possibilità di caricare le biciclette sul portapacchi posti anteriormente a sbalzo degli autobus. Anche in questo modo abbiamo cercato di contemperare le esigenze dei ciclisti e le esigenze dell'utenza del trasporto pubblico locale.

Abbiamo apprezzato l'accoglimento delle norme riguardanti la cosiddetta mobilità dolce; la classificazione delle strade e la tutela per chi usa mezzi diversi dall'auto, che vanno a rafforzare l'impianto che è stato introdotto nel nostro ordinamento con la legge 11 gennaio 2018, n. 2. Sappiamo bene quanto il movimento della mobilità dolce sia sempre più diffuso e richiesto, e, proprio per questo, riteniamo che via sia la necessità di trovare anche nel codice una rispondenza concreta. Avere introdotto specificazioni all'articolo 4 con la previsione dell'itinerario cicloturistico, della strada senza traffico, della strada a basso traffico, della strada a 30 chilometri rappresenta un passo in avanti che offre un quadro di certezza a chi usa questo tipo di mobilità. Tale mobilità ha a che fare spesso con il turismo e richiama, per le bellezze del nostro Paese, anche un turismo straniero che proviene da Paesi in cui questo tipo di mobilità è molto più conosciuto che in Italia ed è già normata da anni: con queste norme compiamo sicuramente un passo in avanti.

Vorrei anche citare le norme, già richiamate dai relatori, che riguardano l'articolo 5 del provvedimento in materia di collaudo taxi e NCC. Si tratta di piccole norme prodotte grazie al lavoro svolto con i tecnici ministeriali, che tuttavia creano una grande semplificazione. Voglio dirlo perché spesso parliamo di semplificazioni in quest'Aula e poi, se vogliamo, dalla legge n. 59 del 1997 in avanti, partoriamo norme che complicano più di quello che vorrebbero semplificare.

Qui, con questa norma, diamo la possibilità, con un decreto al Ministero dei trasporti, di semplificare la vita di intere categorie. Pensiamo ad un tassista che compra un'auto per adibirla al servizio taxi, un'auto che è ovviamente omologata. Compra l'auto, deve andare in un'officina autorizzata, deve farsi installare la scritta "taxi" sul tetto, deve farsi installare il tassametro e poi deve andare a far collaudare il tassametro e la scritta "taxi", il cosiddetto "pappagallo", alla motorizzazione civile e, se è "fortunato", perché abita in una città come Torino, dove, purtroppo, mancano gli ingegneri alla motorizzazione civile, deve aspettare un mese e mezzo o due prima di poter collaudare la sua macchina e, quindi, per tutto quel periodo, non lavora. Ora, con questa norma, diamo la possibilità al Ministero di creare dei percorsi agevolati per i collaudi. Ma la stessa cosa vale per gli NCC, che sono costretti allo stesso iter solo per verificare che la scritta NCC, con il numero dell'NCC, sia affissa con quattro rivetti sulla carrozzeria dell'auto.

Ecco, una piccola semplificazione ma di grande significato, così come quella, sempre attraverso decreto ministeriale, con cui si darà la possibilità al Ministero di prevedere dei meccanismi di controllo dell'installazione di impianti gas GPL e dei ganci traino per evitare inutili passaggi procedurali e balzelli ai nostri cittadini.

Voglio ricordare e rivendicare - ancora anche qui saltando un po' da un punto all'altro - il

fatto di aver introdotto il principio di rendere effettivamente obbligatoria la dotazione delle cinture di sicurezza sugli scuolabus, sui mezzi di trasporto pubblico destinati ai nostri bambini.

Siamo soddisfatti di questo risultato, ma siamo meno soddisfatti della data, che è stata fissata al 1° gennaio 2024 e, infatti, chiederemo all'Aula di esprimersi su questo per cercare di anteporre questo termine, consapevoli che bisogna dare spazio per adeguarsi a tutti gli interessati ma questo termine lo giudichiamo troppo ampio (è un termine troppo lontano nel tempo).

Troppi casi di cronaca ci segnalano, infatti, che, purtroppo, i nostri bambini continuano a viaggiare su mezzi che non sono dotati di appositi sistemi di ritenuta e, quindi, non sono sicuri. Questo Parlamento ha voluto esprimersi, con uno dei suoi primi provvedimenti, introducendo l'obbligatorietà di meccanismi antiabbandono sui seggiolini per i neonati. Dunque, con la stessa logica chiediamo di porre attenzione alla sicurezza anche dei bambini un po' più avanti negli anni.

Avremmo, inoltre, auspicato che, anche per quanto riguarda chi guida questi mezzi, fossero introdotte delle norme per puntare maggiormente sulla sicurezza come, ad esempio, l'anticipo a due anni delle verifiche per la patente degli autisti e l'istituzione di una specifica anagrafe per gli autisti che svolgono questo lavoro, affinché ciascun comune, quando pone a bando un servizio, possa sapere precisamente qual è il profilo professionale delle persone che porteranno i bambini e se vi sono sanzioni o note rilevanti che possano pregiudicare l'afferimento di questo delicato servizio. Questo punto non è stato accolto e ce ne rammarichiamo.

Abbiamo, inoltre, provveduto a rinormare la questione degli ausiliari della sosta e del traffico, addivenendo a un impianto normativo che supera l'attuale incertezza. È stato forse l'elemento più combattuto di questa riforma e, quindi, non vogliatemene se puntualizzo alcune affermazioni, anche perché immagino che, nel prosieguo della discussione, questo punto sarà autorevolmente ripreso. Allora, su tutto possiamo discutere e tutto possiamo dire ovviamente in quest'Aula, perché la Costituzione ce lo consente, ma l'unica cosa che vorrei evitare - e non tanto per il sottoscritto e per il gruppo che rappresento - è che il lavoro del Comitato ristretto sia fatto apparire all'esterno come il lavoro di un gruppo di persone che vogliono scatenare il fenomeno della multa selvaggia. Non lo vorrei perché non è giusto per l'impegno che hanno messo tanti colleghi. Questa norma non è eversiva dell'ordinamento. Semplicemente recepiamo una norma che è stata introdotta nel nostro ordinamento dalla legge n. 127 del 1997, la famigerata "Bassanini bis", che consentiva ai dipendenti delle aziende, che gestiscono la sosta a pagamento nelle città, di sanzionare - di fare le multe e, quindi, di sanzionare - coloro che parcheggiano nelle strisce blu, senza pagare il canone, o coloro che parcheggiano in prossimità delle strisce blu, ostruendo e impedendo l'accesso al parcheggio nelle strisce blu.

Questa è una norma vigente dal 1997, cioè ha compiuto più di vent'anni. Oggi, con questo emendamento, noi diamo la possibilità a questi stessi soggetti di sanzionare, nell'ambito delle aree in cui il comune istituisce la sosta a pagamento, anche altri casi di sosta irregolare, ossia la sosta fatta sugli stalli per disabili, sugli stalli di carico e scarico merci, la sosta fatta in prossimità degli incroci, sulle strisce pedonali, la sosta fatta sulle aree in cui la sosta è regolamentata, seppure non a pagamento, oltre il termine consentito, la sosta fatta sugli spazi per il *car sharing* e la sosta fatta sugli spazi di ricarica delle auto elettriche.

È eversivo questo? No! A oggi era incongruo che un ausiliario della sosta potesse passare lungo la strada, sanzionare alcune infrazioni e non sanzionare infrazioni che sono ben più gravi, perché è ben più grave per la comunità che un cittadino maleducato o distratto parcheggi su uno spazio riservato a un disabile o blocchi l'accesso di una carrozzina a un marciapiede o impedisca a un anziano

di attraversare una strada piuttosto che non il comportamento di una persona che parcheggia su uno spazio blu, su una striscia blu, non pagando il corrispettivo. Siamo intervenuti su questo e l'abbiamo fatto, recependo anche nelle normative il contenuto di alcune sentenze della Cassazione. Ci pare curioso che proprio coloro che invocano in qualche modo il pieno adeguamento del diritto e della legge alle sentenze della Cassazione poi scelgano tra le sentenze della Cassazione che piacciono e le sentenze della Cassazione che non piacciono, ma questa è polemica interna a quest'Aula e non credo sia di interesse al di fuori di quest'Aula.

Siamo invece - e c'è una parte negativa - delusi ma confidiamo che in Aula vi possano essere ancora margini di confronto per alcuni punti che non hanno trovato adeguata risposta come nel caso della regolamentazione delle ZTL, zone a traffico limitato, che noi vorremmo tornassero nella piena disponibilità dei comuni, abrogando la norma irrazionale, che risale a un anno fa, in cui si è di fatto messo per legge un vincolo a far entrare nelle ZTL alcune categorie di auto. Noi riteniamo che i sindaci debbano essere liberi di individuare, nel momento in cui istituiscono le ZTL, il tipo di auto, a seconda dell'alimentazione, da far entrare, secondo, ovviamente, il contesto di riferimento.

Avremmo preferito, inoltre, che, anche per la mobilità elettrica, vi fosse una maggiore apertura e noto che questo è diventato uno degli ambiti più delicati della circolazione, come testimoniano alcune scelte di importanti amministrazioni di capitali estere, e forse in questa sede questo tema avrebbe meritato un maggiore approfondimento senza rimandare alla futura delega. Nella legge di stabilità di quest'anno abbiamo introdotto come gruppo una sperimentazione grazie a un nostro emendamento. Questa sperimentazione si è avviata seppur con ritardo (e questo ritardo ha creato incertezza tra gli operatori). Non nascondiamo che esiste anche un profilo di sicurezza per chi usa questi strumenti di mobilità che sono collegati a tutti gli utenti delle strade in città. Ecco perché secondo noi era giusto il momento - era questo il momento - per intervenire normativamente.

Ci sono, infine, due emendamenti che mi auguro per l'Aula possano essere presi in considerazione proprio per le valutazioni fatte in apertura. Il primo riguarda la previsione di un piano di formazione dell'educazione stradale rivolto agli studenti, una specialità all'interno dell'ambito dell'educazione civica; il secondo riguarda il potenziamento delle strumentazioni per il rilevamento contro gli abusi da alcol.

Proprio oggi, che assistiamo a una cronaca di morti importanti, veniamo a sapere che le forze di polizia lamentano una carenza di strumentazione necessaria per controllare l'abuso di sostanze alcoliche e diciamo che questo ci inquieta, specie avendo saputo che è stato sottoscritto dal Ministero dell'Interno un accordo per liberalizzare la vendita di sostanze alcoliche anche a notte fonda.

Ecco, il combinato disposto di questi due eventi crea, secondo noi, un *mix* potenzialmente rischioso per la vita dei nostri giovani e quindi speriamo che l'Aula, con pacatezza, possa trovare delle soluzioni anche su questo tema.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ficara. Ne ha facoltà.

PAOLO FICARA (M5S). Grazie, Presidente. Colleghi, Governo, la XVII legislatura si è conclusa con una riforma del codice della strada attesa ma mai portata a termine, noi auspichiamo che in questa legislatura si possa approvare la proposta di legge che oggi quest'Aula comincia a discutere e ad affrontare, una proposta che mette al centro le tematiche della mobilità degli utenti della strada, le cui necessità - se riusciremo appunto a portare a termine questa proposta - sicuramente incideranno in un miglioramento della qualità della vita di tutti noi cittadini.

In particolare, l'articolo 5 della proposta di legge in esame riguarda le disposizioni in materia di trasparenza e di semplificazione: parliamo soprattutto della parte che riguarda la trasparenza sui proventi delle multe. Con

le nostre modifiche, con le nostre proposte puntuali, vogliamo essere certi che finalmente i proventi delle multe e delle sanzioni alle infrazioni del codice della strada vengano veramente utilizzati per interventi in materia di sicurezza stradale, cosa che è già prevista dalla legge, ma noi interveniamo ulteriormente su questi aspetti per garantire ai cittadini strade più sicure e città più vivibili. Le modifiche riguardano soprattutto due articoli, l'articolo 142 e l'articolo 208 del codice della strada. In particolare, nell'articolo 142 introduciamo l'obbligo per gli enti locali di pubblicare sui propri siti Internet istituzionali una relazione, entro il 31 maggio, e in formato dati aperti, nella quale sia contenuta tutta una serie di informazioni relative, per esempio, all'ammontare dell'entità delle sanzioni e anche l'utilizzo che si è fatto di queste risorse. Quest'obbligo di pubblicazione si aggiunge a quello, che era già previsto, di comunicazione di queste informazioni, di questi dati, al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'Interno, però noi estendiamo ulteriormente anche un altro obbligo al Ministero dell'Interno oltre che già al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, quello di pubblicare entro il 30 giugno di ogni anno i dati relativi alle informazioni che appunto gli enti locali hanno, come abbiamo detto precedentemente, inviato appunto al Ministero. Aggiungiamo infine un altro periodo al comma 12-*quater* dell'articolo 142, che è quello in cui si prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, sempre entro il 30 giugno, invii alle Camere una relazione nella quale appunto si faccia riferimento e si specifichi quale sia lo stato di attuazione di tutte quelle norme che riguardano in generale l'utilizzo dei proventi delle multe, quindi penso ai commi 12-*bis*, 12-*ter* e 12-*quater* dell'articolo 142 e al comma 4 dell'articolo 208. In questa relazione vengono indicati anche i comuni, gli enti locali che non hanno adempiuto agli obblighi, e eventualmente anche le sanzioni che vengono applicate.

Vorrei un attimo specificare che su questo punto, soprattutto sull'utilizzo delle sanzioni derivanti dalle infrazioni rilevate, per esempio, per eccesso dei limiti di velocità con autovelox, c'è una polemica che va avanti da diversi anni, perché la riforma del codice del 2010 in parte è rimasta incompiuta. Che cosa prevedeva? Prevedeva che i comuni che accertassero questo tipo di violazioni su strade, per esempio, non di proprietà, come possono essere strade statali o strade provinciali, dividessero a metà i proventi di queste multe, quindi che metà andassero appunto ai proprietari delle strade e che l'altra metà dovessero essere poi utilizzati per finalità relative alla sicurezza stradale; però, in mancanza di un decreto attuativo che ne regolasse l'utilizzo, la divisione e la rendicontazione, in questi anni i comuni hanno fatto un po' come hanno voluto, nascondendosi appunto dietro la scusa che mancasse il decreto attuativo. Grazie però all'attività di questo Governo e del Ministro Toninelli, anche grazie a una mozione, a prima firma del collega Baldelli, approvata all'unanimità in Commissione trasporti, il Governo si sta muovendo seriamente su questo aspetto. Il decreto ha da poco recepito le indicazioni del Ministero dell'Interno e adesso è di nuovo sul tavolo della Conferenza permanente Stato -autonomie, speriamo che a breve si possa arrivare alla firma finale.

Torniamo invece alle nostre modifiche, e parliamo, in questo caso, di quelle apportate all'articolo 208 del codice della strada. Tra le principali novità, ricordiamo l'eliminazione della spesa minima di un quarto di quella parte del 50 per cento che i comuni devono utilizzare per precise finalità sempre rivolte alla sicurezza stradale; con il comma 4-*bis* invece introduciamo appunto le sanzioni per gli enti locali che non rispettano l'obbligo di pubblicazione e l'obbligo di rendicontazione, escludendo questi comuni dai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; infine, introduciamo, con il comma 5-*ter*, l'obbligo, per i soggetti accertatori delle violazioni - perciò andiamo dalla Polizia stradale fino appunto ai comuni -,

di trasmettere in via telematica al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 marzo di ogni anno, i dati relativi all'entità delle sanzioni per ciascun tipo di infrazione, e successivamente il Ministero dovrà pubblicare questi dati - in formato consultabile, ovviamente -, in maniera tale da poter essere visionati ed utilizzati, per esempio, anche per finalità statistiche.

Presidente, sono felice e anche orgoglioso di aver potuto contribuire nel mio piccolo a questa riforma. Anni fa, insieme a ad altri cittadini del gruppo locale del MoVimento 5 Stelle della mia città, Siracusa, ci eravamo proprio occupati dell'utilizzo che fanno i comuni - in questo caso il mio comune - dei proventi delle multe; avevamo studiato la legge, avevamo studiato le delibere, avevamo chiesto all'amministrazione come avesse utilizzato quelle somme e se avesse rendicontato al Ministero, e ovviamente la risposta fu che mancava il decreto attuativo, però è vero anche che, da quella volta in poi, le delibere, per esempio di giunta, di previsione e di rendiconto sull'utilizzo dei proventi, furono molto più precise e molto più specifiche, questo a riprova del fatto che se i cittadini si rivolgono e attenzionano quello che fanno i propri rappresentanti nelle istituzioni qualcosa cambia. E oggi, che da cittadino sono entrato all'interno di questa istituzione, sono appunto orgoglioso di poter portare avanti una battaglia che fino a qualche anno fa ho portato avanti fuori da questi palazzi. Questo dovrebbe essere anche uno dei valori alti della politica, uno dei valori fondanti anche del MoVimento 5 Stelle, cioè i cittadini che si fanno Stato e, all'interno delle istituzioni, provano a migliorare i tanti problemi della nostra vita quotidiana *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Baldelli. Ne ha facoltà.

SIMONE BALDELLI (FI). La ringrazio, Presidente Rosato. Dovrò chiedere ai bravi funzionari del legislativo di Forza Italia di togliere l'onorevole Ficara dalla *mailing* che mandiamo ai componenti della Commissione trasporti e ai componenti del gruppo per rivendicare le nostre battaglie anche in questa sede, altrimenti c'è il rischio che qualcuno intervenga appropriandosi di battaglie storiche di Forza Italia, come quella della trasparenza sui proventi delle multe, che, devo dire, a onor del vero - io credo che anche per onestà intellettuale vada detto -, nella scorsa legislatura fu portata avanti da noi e, in parte, anche dal collega, che oggi è l'unico sopravvissuto, oltre al Ministro Toninelli, nel Dicastero delle Infrastrutture e dei trasporti, cioè il sottosegretario Dell'Orco, che peraltro non abbiamo il piacere di vedere in questa discussione generale. Immaginiamo sia molto impegnato in altre faccende, ma certamente questa poteva essere una delle sedi in cui un sottosegretario poteva affacciarsi anche ad ascoltare la discussione generale, visto che non c'è stato questo grande contributo da parte del Governo in questo provvedimento.

Ma veniamo al merito. Qualcosa voglio aggiungere all'intervento, molto preciso, puntuale, serio corretto e lucido svolto con grande competenza dal collega Rosso, che, facendo parte del Comitato dei nove, ha assistito sin dall'inizio, sin dalla genesi, alla composizione del testo unificato di questo provvedimento, e parto da una questione di metodo.

Lo ricordava prima il collega Rosso: questo è un provvedimento che si va ad accavallare, a sovrapporre, alla legge delega che il Governo ha chiesto per la riforma omogenea e organica del codice della strada; io sono un esponente di un gruppo di opposizione, non amo le leggi delega, quando, specie in questo momento, c'è un Governo che non mi sembra in grado di essere destinatario di una delega, figuriamoci di una delega così ampia come quella della riforma del codice della strada. E se il buongiorno si vede dal mattino, cioè dai risultati che vengono proposti da questo testo, da questa miniriforma, disorganica, che si accavalla in maniera piuttosto sghemba con una riforma complessiva, figuriamoci che cosa potrebbe venir fuori da una delega vera e propria data

al Governo, magari con degli ampi margini di manovra, su una riforma organica del codice della strada.

Io avevo suggerito ai colleghi di maggioranza - ma non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire - di procedere con modifiche brevi, piccole, puntuali, magari per temi o per articoli addirittura, perché non si capisce perché questo si possa fare per la Costituzione, visto che la state sfasciando pezzo per pezzo: un pezzo la riduzione, un pezzo il referendum propositivo, un pezzo l'elettorato attivo o passivo, un altro pezzo non so quale altra diavoleria, un altro pezzo ancora non so quale altra ancora. Avevo detto: procedete con provvedimenti singoli. Alla Lega, per esempio, interessava l'aumento a 150 all'ora dei limiti di velocità in autostrada: si può essere d'accordo, favorevoli; io per esempio non sono pregiudizialmente contrario, in determinate tratte, con determinati meccanismi di protezione e di sicurezza, ma non ne faccio una battaglia ideologica. Questa era una delle cose che voleva la Lega.

Il MoVimento 5 Stelle per conto suo aveva una battaglia molto più simile - l'ha detto con grande eleganza il collega Rosso - ad una battaglia ideologica, quasi oltranzista, quasi da fedayyin delle biciclette: il MoVimento 5 Stelle voleva portare avanti la mobilità sostenibile, le biciclette, eccetera. Presentate due provvedimenti, uno che prevede l'aumento dei limiti di velocità nelle autostrade a 150, lo prendiamo, lo analizziamo, lo votiamo e vediamo quello che viene fuori; presentate un testo sulle biciclette e vediamo quello che viene fuori. No, ci troviamo con una miniriforma del codice della strada dove c'è tutto e il contrario di tutto: dieci articoli dove ci stanno anche le biciclette e dove, alla fine, la proposta della Lega è sparita; ne sono state inserite altre, ma non mi sembra che ci sia un grande tema di bandiera della Lega in questo testo; è più una proposta che pende, alla fine, dalla parte del MoVimento 5 Stelle. Me ne dispiaccio, perché io ho una sensibilità più simile a quella dei colleghi della Lega su tante cose: non avrei introdotto nemmeno il reddito di cittadinanza. La Lega ha scelto, con questo benedetto contratto di governo, che ha deciso di sottoscrivere, di abdicare a certe proprie battaglie. Certo, se fosse stato un Governo del centrodestra, la riduzione delle tasse, anziché investire 15 miliardi in altre vicende, l'avremmo fatta probabilmente l'anno scorso e già quest'anno, a giugno, molti italiani l'avrebbero sentita nelle loro tasche, nel loro portafoglio. Per cui non è che un Governo di un certo modo è uguale ad un Governo di un altro, così come un'alleanza non è uguale all'altra, ma ciò che caratterizza questo provvedimento è lo sbilanciamento sull'area 5 stelle.

Per capire di cosa stiamo parlando ricordo che il MoVimento 5 Stelle, nel 2013, si presentava alle elezioni politiche inserendo nel programma - quello ufficiale, quello che si deposita secondo la vecchia legge elettorale insieme alle candidature - cose del tipo, leggo testualmente: "Introduzione di una forte tassazione per l'ingresso nei centri storici di automobili private con un solo occupante a bordo". Stiamo facendo, state facendo - principalmente lo dico ai gruppi di maggioranza - la riforma del codice della strada con gente che scriveva nel programma elettorale questa roba qui! Questa è l'impostazione di fondo e, data questa impostazione, non è che poteva esserci un testo di grande equilibrio. Credo, personalmente, che così facendo, facendo cioè i fanatici della bicicletta, ci si lanci in una sfida che è veramente assai complessa. Ringrazio i relatori, perché comunque si sono caricati di un compito che secondo me è impossibile: quello cioè di conciliare delle robe che non sono conciliabili; lo hanno fatto in maniera anche un po' sconclusionata, secondo me; però insomma, comunque hanno fatto il loro lavoro. Si vuole, quindi, conciliare l'inserimento del traffico libero delle biciclette anche nelle grandi città, non solo nei piccoli centri turistici estivi dove si va in bici. L'idea, quindi, di contemperare il traffico di mezzi da città, il traffico cittadino con quello delle biciclette è una cosa quasi

impossibile da ottenere, soprattutto per via legislativa, perché ci vogliono anni di cultura, di sperimentazione e così via, anche perché ciò rischia di riverberarsi in maniera negativa sulla sicurezza, di chi? Di quelli che in bicicletta ci vanno, con i paradossi che vedremo, per cui ci sarà, dove sarà applicata, la possibilità di andare contromano e così via.

Non lo so quello che verrà fuori, semmai questa roba verrà alla luce. Però sono molto, molto preoccupato dal combinato disposto di tutte queste dieci norme, su cui Forza Italia, ancora adesso, non ha rinunciato ad essere forza costruttiva, con volontà di introdurre miglioramenti. Abbiamo presentato più di cento emendamenti, alcuni anche sulla base di chiarimenti che ci sono stati forniti, anche dai relatori. Faccio un esempio stupido, ma, tuttavia, indicativo.

Abbiamo presentato, noi di Forza Italia, un emendamento contro le multe ripetute sulla stessa sanzione. Il relatore, nello spiegare il significato di questo emendamento, per cui se si prendono venti multe sulla stessa sanzione, alla fine non si può essere obbligati a pagare venti volte la stessa sanzione, ma si può pagare la stessa sanzione moltiplicata al massimo per 3. Nell'esplicitare questa cosa il relatore, che spiegava ad un altro collega, che chiedeva un chiarimento su come funzionava questa roba, faceva quale esempio? Quello della ZTL. Ecco, nel testo proprio la ZTL è immune da questa roba! Allora va cambiato, perché evidentemente se addirittura il relatore lo cita come esempio plastico e chiaro di questa cosa, avete scritto una norma per cui nella ZTL quella roba non si applica; vi permetteremo di applicarla con un emendamento che abbiamo presentato. Tutto ciò giusto per capirci quanto può diventare pasticciata e complessa una roba del genere.

Ma torniamo al punto, che poi è un punto di compensazione e di natura politica. La trasparenza è un provvedimento, a prima firma del sottoscritto, che è stato inserito in questa norma, e su cui nella scorsa legislatura collaborammo proprio con il collega Dell'Orco. Sempre nella scorsa legislatura - lo ricordo per chi c'era, e lo dico come notizia a chi non c'era - insieme tutti quanti votammo la norma, a prima firma del sottoscritto, richiesta da Forza Italia nel calendario già dal novembre dell'anno scorso, arrivata in Aula senza un emendamento ed approvata all'unanimità in sede consultiva da tutte le Commissioni, che limitava, secondo una sentenza della Cassazione, i poteri degli ausiliari del traffico. Quella norma, che, proprio per bocca del collega, vicepresidente della Commissione trasporti, De Lorenzis, era stata richiamata in Commissione con un voto di quest'Aula, per cercare di trovare un punto di caduta; su quella norma il punto di caduta si è trovato, ma in maniera diametralmente opposta, con un emendamento a prima firma del collega Gariglio che ha realizzato un asse assolutamente insolito, che è l'asse di coloro che sono favorevoli non alle multe selvagge, collega Gariglio, ma alla cassa, perché qui ci sono decine di milioni di euro che ogni anno possono entrare in cassa grazie a questa roba. E per piacere, risparmiateci il piagnisteo "peloso" delle multe perché si lasciano le auto in divieto di sosta sui parcheggi dei portatori di handicap: non è quello il problema. E ve lo dimostreremo, perché io ho ripresentato la mia proposta, nella quale inserisco all'interno dei poteri, se proprio questo è il punto, anche il parcheggio dei portatori di handicap; che peraltro è anche liberalizzato, perché con questo provvedimento, se mai passerà, i portatori di handicap potranno lasciare la macchina – come, peraltro, è giusto - ovunque senza pagare. Va bene? Allora se siete d'accordo lo approvate in un'altra formulazione; altrimenti la cosa che si sancisce è che c'è un asse in questo Parlamento, che è nato su quella proposta, e che è un asse che vale decine di milioni di euro, e che è un asse che risponde diametralmente e trasversalmente all'ANCI, alle società di trasporto pubblico - collega Gariglio, forse ne sa qualcosa, anche per esperienza personale -, alle società di parcheggi privati, che hanno tutto l'interesse a mettere in campo e a ricollocare personale che, poi, un domani probabilmente, almeno quelle dei parcheggi privati, finiranno

sul libero mercato, perché saranno messe in vendita.

E questo esercito di "multatori", sui portafogli di chi peserà? Sui portafogli dei cittadini italiani, perché, attenzione, noi parliamo spesso di città del nord, ma non è che stiamo parlando di Calcutta o di Beirut o di Nuova Delhi; stiamo parlando di città dove mediamente il traffico è abbastanza ordinato, dove non c'è grande indisciplina, ma dove si fa una marea di cassa con questi soldi. E l'unica cosa che devo dire onestamente mi fa piacere è che questo emendamento Gariglio stana questo asse di chi è interessato a fare grano con le multe degli italiani di divieto di sosta, ma soprattutto sancisce un principio: che chi lo fa in questo preciso istante, prima che quella norma entrerà in vigore, se mai entrerà in vigore, lo sta facendo illegalmente.

Ricordatevi: avete inserito anche le multe a strascico con gli apparecchi elettronici: quali apparecchi elettronici? Controllati da chi? Omologati da chi? Con che cosa? Con i cellulari di dipendenti privati di società private assunti con contratto di diritto privato e assunti con regole che riguardano il privato, dopo che si sono fatti una settimana di corso di formazione e che vengono mandati per strada a fare multe per togliere i punti alle persone? Questo state facendo! Se non fosse stato perché il sottoscritto e Forza Italia avevano chiesto in Commissione di bocciare la mia proposta, neanche l'avreste tenuta in considerazione. Abbiamo richiamato all'ordine del giorno della Commissione la proposta di legge sugli ausiliari di Forza Italia, su cui non siete stati in grado di darci mezza risposta in quest'Aula, l'abbiamo fatta bocciare, vi siete presi la responsabilità di bocciarla e vi siete presi la responsabilità di approvare l'emendamento Gariglio, sapendo bene che su quella proposta in Commissione erano venute le imprese interessate e i consumatori. I consumatori vi avevano detto di fare quello che vi dicevamo noi, le imprese interessate vi avevano detto di fare quello che, in realtà, avete fatto. Avete dimostrato a quali interessi siete più attenti, cioè non tanto a quelli dei consumatori, che in blocco sono venuti a dirvi che quella proposta era sacrosanta, ma a quelli di altri interessi. Liberissimi di farlo.

Per quello che mi riguarda, io personalmente ho trovato cose di buonsenso quasi esclusivamente nelle proposte fatte dai colleghi di Forza Italia, forse qualcosa della collega Maccanti, ma sostanzialmente la mia sensibilità è esaurita esclusivamente nel perimetro delle proposte di buon senso, liberali, dei colleghi di Forza Italia. Per il resto io trovo più sanzioni, più detrazioni di punti, più multe, più limiti alla circolazione e meno sicurezza. Cioè, siamo riusciti - siete riusciti, per carità, noi siamo fino a un certo punto - siete riusciti a fare un capolavoro di rara efficienza, cioè aumentare le multe, aumentare le detrazioni dei punti, limitare il traffico, aumentare le sanzioni, cioè gli importi delle sanzioni, tutto questo senza di fatto aumentare la sicurezza. Questo è un miracolo, io non lo so come si possa fare un miracolo del genere, ma questo siete riusciti a fare.

Vedrà la luce, questo provvedimento? Io non credo, lo dico con grande simpatia al collega che ha parlato prima di me. C'è un motivo per cui quel provvedimento che lei ha citato nella scorsa legislatura - che era la proposta di legge Meta ed altri, il presidente della commissione, autorevole presidente della Commissione, che partecipava attivamente alla composizione anche di un accordo - non ha visto la luce. Sì, c'era la fine della legislatura, ma c'era anche il fatto che queste operazioni a metà tra le esigenze elettorali, le operazioni di facciata, le cose per le quali ciascuno è convinto che mettendo un pezzettino del proprio si riesca a fare un piccolo treno che parte, è vero, fanno partire un treno, ma questo treno poi diventa un treno a cui si vanno a sommare binari su binari.

Era partito da pochissimi articoli e adesso siamo a 10 articoli, non so con quanti articoli usciremo dall'Aula, se questa "roba" dovesse essere approvata da quest'Aula, io non so neanche se lo tratteremo questa settimana, Presidente, perché poi c'è anche una questione di coperture, io non so se la Commissione

bilancio è in grado di dare pareri consapevoli su un provvedimento come questo, che ha 10 articoli del codice della strada ma che riguardano materie di una vastità e di una complessità smisurata, dove andare a capire la ricaduta tecnica di una norma di spesa non è semplice.

Allora io credo che avrà difficoltà la ragioneria a produrre una nota tecnica su questo testo, non sarà una cosa facile. E non sarà una cosa facile perché il Governo non l'ha seguita di fatto. Al Governo, sì, c'è stato il sottosegretario, poveretto, l'unico superstite rimasto lì, per carità, ma non è stata seguita dal Governo, non è stata seguita dal MEF, non si è fatto un quadro chiaro delle ricadute economiche di questi aggravi di sanzioni, limiti, multe, eccetera. Ciascuna di queste cose ha un aggravio.

Allora, a noi interessa la trasparenza. Abbiamo addirittura introdotto un emendamento che dice: visto che solo 300 sindaci si degnano di fare questa benedetta relazione tecnica… è una mozione che facemmo nel 2016 e fu approvata all'unanimità da questo ramo dell'Assemblea, la stessa che chiedeva al Governo di riferire, cosa che è stata introdotta sulla proposta di legge Baldelli ed altri, inserita in questo testo tra le varie proposte abbinate… ecco, abbiamo inserito la multa al sindaco: il sindaco che non presenta questa relazione, paghi almeno la multa per divieto di sosta, così come la paga il cittadino quando viola il codice della strada, la paghi pure il sindaco, vediamo se riusciamo a metterli sullo stesso piano, vediamo se riusciamo a sbloccare qualcosa.

Non era una mozione, collega, era una risoluzione, quella approvata all'unanimità, l'abbiamo approvata a fine aprile, siamo ancora in attesa, a metà luglio che venga consegnata…

PRESIDENTE. Deve concludere onorevole Baldelli.

SIMONE BALDELLI (FI). Presidente, se mi concede qualche minuto, probabilmente distribuiremo diversamente un paio di minuti dei tempi del nostro gruppo.

Abbiamo approvato a fine aprile una risoluzione che impegnava il Governo, entro il 31 maggio, a depositare questa bozza di decreto attuativo sugli autovelox e sulla trasparenza, siamo a metà luglio e non è stata ancora consegnata. E l'abbiamo dovuto chiedere quattro, cinque volte, per capire che fine farà. E speriamo che entro la fine del mese qualcuno si degni non solo di consegnarla alla Conferenza Stato-Autonomie, ma anche di portare un pezzo di carta alla Commissione trasporti, perché siamo stufi di farci prendere per il naso, siamo stufi di capire che cosa succede nel mondo delle infrastrutture e dei trasporti, dovendo andare a cercarlo sul sito del ministero! Ma dov'è il Ministro Toninelli? Ma che fa il Ministro Toninelli dalla mattina alla sera? Se non vi va bene, cambiatelo, mettetecene un altro! Non credo che vi mancheranno i volontari per andare a ricoprire un incarico, al Ministero dei trasporti, di ministro! Ci sono i funzionari, qualcuno che gli spieghi - a chiunque mettete al posto del Ministro Toninelli - quello che deve fare, lo troverete! Trovate un volontario e uno che si presenti anche in quest'Aula, perché io interloquisco volentieri con il sottosegretario per i rapporti con il Parlamento, ma non è lui il mio interlocutore quando parlo di questi temi. Perché è chiaro che, quando finirà questa discussione generale, magari il relatore controbatterà o i relatori controbatteranno a quello che abbiamo detto, ma il Governo che farà? Si riserverà di intervenire in altra sede. Perché? Perché non è il suo provvedimento, perché sta qui, giustamente, per permettere lo svolgimento della seduta, perché se non c'era il Governo noi saltavano sui banchi e dicevamo che il Governo non c'era. Ma non è lui l'interlocutore di questa cosa! E non è lui che si occuperà di chiedere al MEF le coperture!

Per cui, ecco, io credo che, proprio perché poi di binari su questa "roba" se ne aggiungeranno tanti, ammesso e non concesso che saremo in grado prima o poi di esaminarla, questa "roba" qua, io credo che anche questo

sarà un treno che rischierà di finire su un binario morto; e visto quello che contiene, non so se augurarmi che questo succeda o meno. Per adesso, certamente, è più un pasticcio, che una soluzione *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*!

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Maccanti. Ne ha facoltà.

ELENA MACCANTI (LEGA). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, noi quest'oggi iniziamo a discutere in quest'Aula la proposta di legge di modifica del codice della strada e lo facciamo con le immagini - prima ancora da genitori che da decisori - nella testa e nel cuore di dodici giovanissime vittime che in questo *weekend* hanno perso la vita, e questo deve sicuramente renderci ancora più responsabili.

Il testo che oggi chiediamo all'Assemblea di iniziare ad esaminare è un testo che, sicuramente, è il frutto di un lungo lavoro in Commissione, oltre sette mesi di lavoro e di confronto di questa Commissione in Commissione, ed è anche la ricerca di sintesi di oltre venti proposte di legge che insistevano, da parte di tutti i gruppi, proprio sulle modifiche del codice della strada: segno che aggiornare il codice della strada e modificarlo in alcune parti fosse comunque un'esigenza sentita da tutti e ormai assolutamente indifferibile.

Non abbiamo la pretesa, Presidente, di presentare all'Assemblea un testo che risolva o che esaurisca tutti i temi che sono stati oggetto di attenzione in Commissione, ma - questo sì - abbiamo la consapevolezza di presentare all'Aula un testo che è stato frutto di un confronto sia con il mondo esterno, sia anche con le diverse sensibilità politiche che erano presenti in Commissione. Innanzitutto, un testo che ha recepito molte delle istanze che ci arrivavano dalle organizzazioni di categoria, dalle associazioni di cittadini, che vogliamo ringraziare, perché in Commissione, insieme a noi, hanno fatto un grande lavoro; ci hanno aiutato anche a entrare nei temi e ci hanno accompagnato fino a qui, sicuramente anche credendo nel nostro lavoro. Proprio dall'istanza di un'associazione di cittadini, di un'associazione che si occupa di disabilità, è entrato nel codice della strada un provvedimento, una misura, di cui dobbiamo andare tutti orgogliosi; da questo punto di vista, voglio ringraziare il Partito Democratico, perché il primo firmatario della proposta di legge di cui sto parlando era l'onorevole Gadda, che ha fatto un passo indietro per consentire alla Commissione di andare avanti.

Infatti, non appena noi approveremo questo testo di legge, il diritto delle persone con disabilità di poter parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu entrerà nel codice e non sarà più affidato alla sensibilità, come ricordava anche il relatore, dei singoli comuni che già lo applicano. Così come dall'esperienza virtuosa e dalla sperimentazione di molti comuni è entrata anche un'altra norma nel codice della strada, cioè la possibilità di riservare alle donne in gravidanza o alle mamme con bimbi fino a due anni le strisce cosiddette rosa; da questo punto di vista, da piemontese, fatemi ringraziare e citare due comuni piemontesi, il comune di Arona e il comune di Alessandria, che già applicano queste misure di civiltà, la cui esperienza certamente ci è stata molto utile nell'esame parlamentare. Abbiamo poi voluto intervenire - lo dico chiaramente - con mano molto pesante, Presidente, contro l'uso del cellulare alla guida, che è la prima causa di distrazione, come purtroppo ci consegnano le cronache di questi giorni anche di incidenti mortali.

Per questo proponiamo al Parlamento di inasprire molto le sanzioni, prevedendo anche, come ci ha chiesto con forza la Polizia stradale, la sanzione accessoria della sospensione della patente sin dalla prima violazione. Poi, è chiaro, ci vogliono anche i controlli sulle nostre strade e allora: altro che attaccare il Ministro Salvini! Dobbiamo tutti stare intorno e aiutare il Ministro Salvini, che per la prima volta, dopo tanti anni di tagli a questo settore, ha previsto l'assunzione di 8 mila nuovi agenti,

che aiuteranno anche a mantenere la sicurezza stradale. Da capogruppo di un partito di maggioranza, voglio rivendicare anche, con orgoglio, come molte delle nuove disposizioni siano state anche il frutto del confronto tra le diverse sensibilità politiche presenti all'interno della Commissione e come molto spesso alcune forze politiche abbiano saputo anche fare un passo indietro singolarmente per poter consentire a questa Commissione di fare, magari, qualche passo in avanti. Penso, ad esempio, come ha citato il collega Rosso, all'obbligo dell'uso del casco in bicicletta per i minori di 12 anni; è una battaglia di Forza Italia dell'onorevole Rosso, che dopo un dibattito in Commissione - ringrazio, da questo punto di vista, i colleghi del Movimento 5 Stelle - finalmente è entrato nel codice della strada. Penso anche a un'altra norma, una norma che reputo di civiltà, quella proposta dall'onorevole Zanella e dall'onorevole Brambilla, ancora di Forza Italia, che vieterà il servizio su piazza con gli animali, le cosiddette "botticelle", per esempio, a Roma, se non all'interno di parchi o riserve naturali, fatte salve, come ha chiesto con chiarezza la Lega, l'utilizzo delle slitte o all'interno di manifestazioni religiose, culturali, storiche e di tradizione popolare. Penso anche all'obbligo delle cinture di sicurezza sugli scuolabus, che è nato da una sensibilità, da emendamenti presentati - anche qui - dalle forze di opposizione e su cui - concordo sia con l'onorevole Gariglio che con l'onorevole Rosso - sarà probabilmente necessario un intervento ancora in Aula per anticiparne l'entrata in vigore, che attualmente è prevista al 2024.

Ancora, grazie alla sensibilità manifestata dall'onorevole Mulè, non ci siamo sottratti ad affrontare un tema importante, che consegniamo all'Aula ed eventualmente al Senato, che è quello della responsabilità di proprietario e conducente nei noleggi a breve termine; un tema che dovrà essere certamente ancora approfondito, ma su cui abbiamo acceso un faro importante; ancora, altre norme di buon senso, come quella proposta dal collega Stumpo, di LeU, che esenta, per esempio, dall'obbligo di cinture di sicurezza gli stomizzati.

Certo, anche noi, Presidente, non siamo pienamente convinti di alcune norme che sono state introdotte e, per questo, abbiamo voluto con forza che la loro applicazione fosse affidata totalmente ai sindaci, che intanto conoscono bene il loro territorio e quelle che sono le caratteristiche e che poi, soprattutto, risponderanno direttamente ai loro cittadini sulle modalità con cui decideranno di declinare queste norme.

Penso, per esempio, alla norma che prevede che i comuni possano affidare le funzioni di prevenzione e accertamento delle multe agli ausiliari del traffico. Ciò ci preoccupa, Presidente, soprattutto per l'uso disinvolto che alcune amministrazioni - penso, per esempio, alle grandi città - potrebbero farne. Per questo - anche qui ringrazio i colleghi della Commissione - la Lega ha lavorato per restringere il perimetro: potranno farlo solo ed esclusivamente per il divieto di sosta e solo ed esclusivamente all'interno delle aree dove già la sosta è a pagamento. Devo dire che in questo modo abbiamo offerto ai nostri comuni uno strumento importante, uno strumento per combattere un fenomeno che esiste, quello della mala sosta, ma abbiamo offerto anche un altro strumento, quello di destinare piuttosto le forze di polizia locale al controllo del territorio, magari a combattere il fenomeno di chi taglieggia davanti ai parcheggi dei nostri ospedali e ai supermercati, grazie anche alle competenze che grazie al decreto sicurezza del Ministro Salvini sono state affidate ai nostri comuni.

Abbiamo, dunque, ritenuto di offrire uno strumento in più ai nostri comuni ma, attenzione - lo diceva anche l'onorevole Baldelli -, in un quadro di regole precise, che vanno rispettate sì dall'automobilista, ma che vanno rispettate anche dalla pubblica amministrazione. La prima regola si chiama trasparenza. È qui che abbiamo introdotto - lo ricordavano i colleghi che mi hanno preceduto - norme che obbligano i comuni

- e non soltanto i comuni ma tutti gli enti - a pubblicare e a rendere trasparenti quelle che sono le multe elevate, con controlli anche rigorosi soprattutto sul loro utilizzo: mai più multe solo ed esclusivamente per far cassa. I proventi delle multe - lo ricordiamo, lo abbiamo ricordato agli enti locali e sappiamo che c'è in questo momento un'interlocuzione forte del Governo con le autonomie locali - devono essere destinati a interventi per la sicurezza stradale e a controlli sulla circolazione, pena l'esclusione dei bandi del piano nazionale.

Abbiamo voluto anche fornire ai cittadini qualche strumento in più per difendersi da eventuali abusi, invertendo o provando a invertire quell'impostazione culturale che vede tutti gli automobilisti colpevoli a prescindere e altre categorie un po' più libere di non rispettare le regole. Gli automobilisti non sono tutti colpevoli - lo sappiamo - e l'amministrazione può sbagliare e sbaglia; soprattutto, far valere le proprie ragioni non deve essere un percorso a ostacoli che disincentiva il cittadino. Per questo, grazie a un emendamento della Lega, costerà meno, ad esempio, fare ricorso al prefetto; abbiamo ridotto della metà la sanzione in caso di ricorso respinto e crediamo che ancora, da questo punto di vista, molto possa essere fatto sia in Aula che, eventualmente, al Senato.

Abbiamo messo anche un pesante freno - ringraziamo il collega Baldelli di Forza Italia e il collega Fidanza di Fratelli d'Italia per aver presentato gli emendamenti - alle cosiddette multe a strascico senza notifica, quelle effettuate spesso con l'utilizzo di telecamere sulle automobili in divieto di sosta. Nelle modifiche al codice si introduce l'obbligo del preavviso di notifica per le sanzioni relative al divieto di sosta, che consentirà all'automobilista di pagare la contravvenzione senza ulteriori spese di notifica, che - lo ricordiamo - in alcuni comuni ammontano a decine e decine di euro. Ci sarebbe anche piaciuto, Presidente, lo dico chiaramente, stabilire per legge che almeno un terzo dei parcheggi, anche all'interno delle aree a pagamento, debba essere riservato ai parcheggi cosiddetti bianchi, quelli non a pagamento, mentre oggi esiste soltanto una generica indicazione ai comuni di riservare un numero adeguato di parcheggi bianchi, che soprattutto nelle grandi città viene applicato in maniera per lo più soggettiva.

Abbiamo ritirato l'emendamento, ma presenteremo un ordine del giorno; così come presenteremo un ordine del giorno, primo firmatario il presidente della Commissione Alessandro Morelli, per avviare una sperimentazione dell'innalzamento dei limiti di velocità a 150 all'ora della durata di un anno su alcune tratte, ovviamente a certe condizioni e solo sulle arterie a tre corsie per ogni senso di marcia, oltre a quelle di emergenza, come siamo, invece, orgogliosi di alcune misure che abbiamo introdotto in tema di semplificazione.

Non sarà, ad esempio, più necessario avere con sé patente e libretto, che potranno essere verificati telematicamente durante un controllo; grazie ad un emendamento del collega Schullian non sarà più necessario reimmatricolare l'auto in caso di deterioramento della targa e siamo oltretutto molto orgogliosi degli interventi che la Lega ha messo in campo per iniziare a risolvere il problema cronico dei ritardi delle nostre motorizzazioni, lo accennava molto bene l'onorevole Gariglio.

Grazie alla Lega già in legge di bilancio era stata prevista la possibilità di affidare a officine esterne la revisione dei mezzi pesanti: possibilità che noi oggi estendiamo anche ai rimorchi e, per quanto riguarda le patenti, proroghiamo a dodici mesi la validità del foglio rosa.

Infine, come gruppo Lega, siamo orgogliosi di aver introdotto una norma che farà risparmiare molte risorse ai nostri comuni e quindi a tutti i cittadini, cioè la possibilità di installare un'insegna pubblicitaria al centro delle rotatorie nelle quali vi sia un'area verde la cui manutenzione sia affidata a titolo gratuito.

In conclusione, Presidente, penso davvero che la forza del testo che consegneremo al Senato stia proprio, come ho provato a

rappresentare all'Aula, nella capacità di ascolto e di confronto e anche nella capacità di ciascuno di noi di fare qualche passo indietro da soli per fare qualche passo in avanti tutti insieme nell'interesse di alcuni temi che, come abbiamo visto, hanno avuto davvero la capacità di unirci.

Per questo motivo, mi auguro che l'iter del testo possa proseguire nel clima che ha caratterizzato i nostri lavori in Commissione e che possa rappresentare per ciascun gruppo anche una ragione di orgoglio.

In chiusura, voglio ancora ringraziare le direzioni del Ministero dei Trasporti, che, con competenza e, devo dire, anche con pazienza ci ha supportato nel percorso, naturalmente i due relatori e, ultimo ma non da ultimo, il Governo, presenza costante ma mai invadente, rispettosa del lavoro parlamentare ma punto di riferimento solido ed equilibrato *(Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Grippa. Ne ha facoltà.

CARMELA GRIPPA (M5S). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, oggi ci avviamo finalmente a discutere in quest'Aula delle modifiche al codice della strada e lo facciamo sulla scorta di un testo base che è stato votato con voto favorevole da tutte le forze politiche in Commissione trasporti al termine dei lavori svolti nel Comitato ristretto, lavori che - ci tengo a sottolinearlo - si sono svolti, in modo ampio e condiviso, e che hanno registrato circa 70 audizioni, durante le quali abbiamo ascoltato tutte le parti interessate nel settore: dalle associazioni di categoria, ai produttori di mezzi e automezzi fino ai dipartimenti ministeriali dei vari settori interessati e agli enti pubblici e privati che si occupano della sicurezza stradale.

Il testo base è composto da dieci articoli che si fondano su alcuni dei temi più cari al MoVimento 5 Stelle: infatti, una delle stelle del MoVimento è proprio quella dei trasporti ed era inevitabile che, tra le nostre battaglie, ci fosse quella a favore della revisione del codice della strada. Tale revisione risponde a tre principi fondamentali: sicurezza, sostenibilità e semplificazione. Ogni anno nel nostro Paese muoiono più di 3 mila persone per incidenti stradali, come quelli del fine settimana appena trascorso nel quale hanno perso la vita tredici giovanissimi. Per questo era necessario intraprendere un percorso importante di ampliamento della cultura della sicurezza e introdurre misure nuove per tutelare gli utenti della strada, soprattutto i più vulnerabili. Quello sulla mobilità sostenibile poi è un lavoro di riforma organico che stiamo portando avanti insieme al Ministero e che ha visto, in pochi mesi, già ottimi risultati: tra gli altri, l'*ecobonus*, l'avvio del progetto delle ciclovie turistiche e la sperimentazione sulla micro-mobilità.

L'obiettivo è avere sempre meno mezzi inquinanti sulle strade e più mezzi sostenibili come, ad esempio, le biciclette.

Nel nuovo codice della strada trovano spazio proprio alcune norme sulla ciclabilità che si rifanno alle migliori pratiche europee: solo aumentando la sicurezza, infatti, sarà possibile incentivare l'uso delle bici in città che non dovrà più essere una scelta di coraggio ma la normalità. Ultime, ma non in ordine di importanza, ricordo le norme sulla semplificazione di alcune pratiche burocratiche contenute nel vigente codice della strada, frutto delle diverse modifiche spot apportate ad un testo scritto nel 1992 e che, oggi, andavano necessariamente riviste per garantire ai cittadini e alle forze dell'ordine procedure più snelle e, in sostanza, un servizio più efficiente.

Tra gli interventi che ritengo più importanti ci sono quelli a favore dei pedoni che, lo sappiamo bene, sono da sempre tra gli utenti della strada più a rischio.

Nel testo abbiamo pensato di tutelarli non solo quando sono in fase di attraversamento sulle strisce pedonali ma anche quando si trovano nell'immediata prossimità delle strisce: anche in questa fase, infatti, il conducente avrà l'obbligo di dare la precedenza, rallentando

gradualmente e, all'occorrenza, fermandosi per garantire l'attraversamento in totale sicurezza.

Sempre per garantire ai pedoni la massima sicurezza, abbiamo previsto che gli attraversamenti pedonali possano essere rialzati rispetto alla carreggiata oppure rappresentati da una segnaletica con variazione di colore e di materiale e segnalati anche da installazioni luminose.

Tali segnali luminosi potranno compensare l'assenza dei semafori quando non presenti. Insomma, vi è stata un'attenzione massima verso l'utenza vulnerabile per costruire sempre città più a misura della mobilità attiva, senza dimenticare che tutti noi possiamo essere, a seconda dei casi, automobilisti o pedoni e siamo chiamati sempre ad avere un atteggiamento responsabile nel rispetto degli altri e per la sicurezza di tutti.

È un cambiamento culturale che il nostro Paese è chiamato a fare e che le norme incentivano con forza.

Un'ulteriore novità importante, con l'obiettivo di avere strade più sicure e decongestionate in prossimità delle scuole, è contenuta nella disposizione all'articolo 1 del testo, che introduce la cosiddetta zona scolastica. Si prevede infatti l'obbligo per i sindaci di adottare, almeno negli orari di ingresso e di uscita degli alunni da scuola, una tra le seguenti misure: un limite massimo di velocità pari o inferiore a 30 chilometri orari; l'istituzione di una zona a traffico limitato o l'introduzione di vincoli più restrittivi, se già prevista; oppure l'istituzione di un'area pedonale. Abbiamo pensato al concetto di strada scolastica come la strada in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico e avente la funzione di consentire la sosta, il movimento e le manovre connesse all'accesso agli edifici stessi. Per questo, su tale strada, deve essere garantito il massimo dell'attenzione per l'incolumità dei pedoni. Crediamo che la norma possa sanare una serie di incoerenze presenti nel testo vigente e contribuire ad allineare il nostro Paese alle migliori pratiche europee e mondiali sulla mobilità urbana.

Siamo inoltre intervenuti per la salvaguardia dei cavalli utilizzati per il traino delle botticelle: i folkloristici carretti trainati dai cavalli che solcano le strade dei nostri centri storici di molte città italiane, prime fra tutte Roma. Non c'è stato un divieto assoluto alle botticelle ma i lavori sono giunti a una soluzione che riteniamo di buon senso: infatti, alle carrozze per turisti resta comunque la possibilità di transitare all'interno dei parchi o delle riserve naturali. Non solo, è consentito anche il transito urbano in occasione di manifestazioni pubbliche di carattere religioso, culturale, storico e di tradizione popolare, casi in cui resta in capo al comune la facoltà di rilasciare la licenza. Abbiamo tutelato così allo stesso tempo la sicurezza stradale, la salute degli animali e l'occupazione.

Sempre in tema di sicurezza stradale, è stato introdotto l'obbligo di montare le cinture di sicurezza sugli autobus a partire dal 1° gennaio 2024: l'obbligo riguarda tutti i veicoli di categoria M2 e M3, destinati al trasporto di persone, immatricolati in Italia o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus.

A decorrere dalla medesima data, non sarà più consentita dunque la circolazione dei predetti veicoli che ne siano sprovvisti. La sicurezza dei bambini che vengono accompagnati a scuola è per noi di fondamentale importanza ed è per questo che abbiamo ritenuto necessaria tale misura. Infine, una misura oltremodo necessaria riguarda i mezzi di soccorso. All'articolo 8 del testo base, abbiamo previsto l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per i veicoli della Croce Rossa, per i veicoli dei servizi di trasporto e soccorso sanitario, per quelli della Protezione civile nonché per i veicoli delle associazioni di volontariato appartenenti a reti nazionali.

Le misure sopra descritte, onorevoli colleghi, lungi dal ritenersi totalmente esaustive rispetto alle criticità che emergono dal testo di legge in vigore, vanno a colmare lacune che

inevitabilmente si erano venute a creare negli anni.

I continui cambiamenti che interessano la società attuale impongono infatti costanti interventi a livello normativo e siamo convinti che, con tale novità, si sia avviato un percorso di cambiamento che, con la dovuta attenzione, guarda alla sicurezza come un elemento imprescindibile nel complesso sistema della mobilità *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cattaneo. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO CATTANEO (FI). Grazie, Presidente. Userò il tempo a me concesso per cercare di integrare questo dibattito anche con un punto di vista che ci tengo a portare in quest'Aula, ovvero quello di chi ha fatto l'amministratore locale, di chi ha fatto il sindaco e, quindi, molte delle considerazioni che ho sentito finora in qualche modo le voglio anche riportare non per teoria, ma per aver vissuto nel mio ruolo di primo cittadino quelle tematiche che sono tanto care ai cittadini, perché la credibilità e anche - diciamolo - l'*audience* di un sindaco vede come uno degli aspetti maggiormente sentiti dai propri cittadini quello delle scelte che vengono fatte in tema di mobilità e di trasporti.

Allora, in questo senso io ho apprezzato alcuni interventi di alcuni colleghi e anche prima, nell'intervento della collega della Lega, ho sentito dire che è giusto dare autonomia ai primi cittadini. In questo senso, è un metodo in cui io mi ritrovo, però, come sempre quando parliamo di autonomie e forse vale anche per questa vicenda, guai a staccare il concetto di autonomia rispetto a quella di responsabilità. Allora, guardando i numeri, nel mondo, sulle scelte che sono state fatte in ordine alla mobilità ebbene diciamo che forse in alcuni casi – anzi, mi sento di togliere il forse e dico: in alcuni casi - c'è chi ha ecceduto in un eccesso di invasività a tutto danno del cittadino quando si è parlato o quando si è pensato di affrontare il tema della "mala sosta", per esempio, che senz'altro è un tema centrale, dando però una soluzione sbagliata che è diventata quella delle "male multe" *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*. La "mala sosta" non si risolve con le "male multe" e, anzi, si rischia di aggravare il problema. E, allora, quando l'autonomia diventa vessazione per il cittadino, Forza Italia non ha dubbi: sta dalla parte del cittadino *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*, sta dalla parte di chi ha il diritto certamente di vedere tutelate - diciamo così - le regole della buona mobilità, ma non assolutamente di essere vessato. E se noi chiediamo ai cittadini quante volte, nella loro vita quotidiana, rispetto all'amministrazione locale e ricevendo la multa a casa, il confine l'abbiano sentito varcato tra la difesa del diritto della sicurezza stradale e quant'altro e, invece, quello di sentirsi vessati da primi cittadini che volevano solo fare cassa, ebbene io credo che la risposta sarebbe veramente plebiscitaria: oggi la sensazione dei cittadini è quella di essere vessati.

E, allora, ben vengano alcuni piccoli aggiustamenti che abbiamo trovato, insomma, all'interno, che avete voluto migliorare rispetto a ciò che vi abbiamo proposto. Però, noi da anni facciamo queste battaglie, noi da anni siamo dalla parte del consumatore, noi da anni, soprattutto con l'onorevole Baldelli, ci battiamo perché si ponga fine veramente a questa vergogna - voglio usare un termine forte - che vede troppi primi cittadini, troppe amministrazioni mettere le mani in maniera truffaldina nelle tasche dei cittadini *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*. Allora, io credo che in questo provvedimento volevamo vedere un po' più di coraggio. Avremmo voluto dei provvedimenti più incisivi per mettere questo freno e, invece, così non è stato. Noi, comunque, continueremo, anche in Aula, a batterci per cercare di migliorare il provvedimento e convincervi che la strada da intraprendere sia quella a fianco dei cittadini.

E, poi, lasciatemi anche dire che purtroppo,

quando si parla di mobilità all'interno delle città, spesso c'è una durissima contrapposizione. Ogni tanto, scherzando, diciamo che c'è il partito degli automobilisti contro il partito, per esempio, di chi va in bicicletta. Ecco, in questo provvedimento noi non vediamo un'armonizzazione di queste sensibilità, ma vediamo, soprattutto laddove si inseguono le sensibilità - ma io direi alcune follie - dei 5 Stelle, che questo *derby* purtroppo sarà ancora più violento e ancora più esasperato. Avevate provato a inserire il concetto delle biciclette all'interno delle corsie riservate ed è un tema che diventa anche di sicurezza stradale. Avete un atteggiamento ideologico - e basta leggere il vostro programma elettorale - per esempio, addirittura sui parcheggi nelle zone centrali delle città. Insomma, i nostri centri storici, soprattutto nelle città medie, stanno soffrendo, per il commercio e per altro ancora. Certo che è bello vedere un centro storico che è vivibile e pedonale e vi garantisco che tutti i sindaci lo vorrebbero vedere così. Ma se, nello stesso tempo, non lo rendiamo accessibile in troppi casi abbiamo visto che si assiste alla desertificazione. Voi avete scritto, nel vostro programma, di proibire la costruzione di nuovi parcheggi nelle aree urbane (nel 2013 riportavate questo). In tantissime città - e basta andare a vedere nei consigli comunali cosa avviene - voi siete ferocemente contro e pregiudizialmente contro i parcheggi sotterranei, che, invece, sono una delle soluzioni più naturali, anche più logiche per garantire, appunto, il raggiungimento dei centri storici e per permettere che gli automobilisti possano raggiungere le località, anche in molti casi belle, con facilità e, però, anche garantire le pedonalizzazioni e la vivibilità dei centri storici. Insomma, come sempre, cari 5 Stelle, voi inseguite l'ideologia senza riuscire a dare delle soluzioni concrete, reali.

Quindi, questo provvedimento purtroppo arriva in maniera un po' pasticciata. Siamo contenti che alcuni provvedimenti siano stati recepiti; ne cito un altro, che mi sta particolarmente a cuore che è quello dei disabili, che potranno non pagare più sulle strisce blu. In questo senso, anche qui nella mia esperienza da primo cittadino, avevo dovuto fare una delibera specifica, avevo dovuto sopperire a delle mancanze, insomma, che c'erano all'interno del codice a livello nazionale. E, allora, noi come Forza Italia siamo orgogliosi di aver proposto questo tipo di iniziativa per porre finalmente fine a quelle differenze di trattamento che avevano i disabili in una città, mentre magari nel comune a fianco non veniva permesso loro di parcheggiare negli stalli blu gratuitamente *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*. Siamo orgogliosi perché questa è una battaglia di civiltà, è una battaglia che sicuramente vedrà la soddisfazione di tante categorie di disabili - e mi ricordo quanto lavorai insieme a loro - e dico subito un'altra cosa: attenzione, però, ai furbetti del *pass* contraffatto. Attenzione, è una cosa diversa, ovviamente, e non è che le due cose vanno sovrapposte, ma sappiamo che a volte l'abuso si nasconde, purtroppo, anche dietro a una contraffazione vera e propria o a una certa leggerezza di questi permessi in alcune circostanze (non sto assolutamente generalizzando, ma avviene). Quindi, una buona notizia per i disabili e speriamo che davvero possano finalmente non pagare più sugli stalli blu nelle nostre città.

E, infine, anche una buona notizia rispetto al mettere un po' in ordine il tema dell'utilizzo degli animali. Anche in questo senso, cari 5 Stelle, cercate di scippare quelle che sono delle iniziative e delle battaglie storiche di Forza Italia che da tempo abbiamo cercato di sensibilizzare. È giusto farlo con equilibrio e sempre con una certa razionalità, perché non bisogna mai generalizzare e nemmeno, in questo senso, fare battaglie ideologiche, perché noi di battaglie ideologiche non ne facciamo mai. Cerchiamo di avere un buon pragmatismo, cerchiamo soprattutto di avere a cuore il valore per cui da sempre ci battiamo, che è la libertà e la centralità del cittadino e in questo caso, con

questo provvedimento, parliamo del cittadino che è il cittadino automobilista, che è il cittadino pedone, che è il cittadino ciclista. Per noi vale il cittadino nella sua completezza e non facciamo il tifo per quando il cittadino è l'uno o l'altro, ma soprattutto abbiamo a cuore il fatto che i cittadini non siano utilizzati come dei bancomat e che siano sempre garantiti di avere davanti delle amministrazioni che possano fare l'interesse con buon senso, l'interesse per la sicurezza stradale, e che la smettano di mettere le mani nelle tasche dei cittadini. Per questo ci siamo battuti e continueremo a batterci *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Capitanio. Ne ha facoltà.

MASSIMILIANO CAPITANIO (LEGA). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, avremmo voluto arrivare alla discussione sulle linee generali di questo importante provvedimento in un clima ben diverso e, invece, proprio in queste ore la cronaca ci inchioda al drammatico bollettino di guerra delle nostre strade, un bollettino a volte dovuto a fatalità, ma troppo spesso legato a comportamenti sbagliati se non addirittura criminali.

In queste ore ci siamo chiesti se non sia il caso di inasprire ulteriormente le pene e le sanzioni introdotte con il reato di omicidio stradale, perché, in certi casi, vent'anni di carcere non paiono sufficienti a ripagare lo strazio e il dolore causati da chi guida senza il minimo rispetto della vita altrui; rispetto che abbiamo cercato di veicolare anche con un altro importante provvedimento voluto fortemente dalla Lega e approvato all'unanimità da quest'Aula, quello dell'introduzione dell'educazione civica obbligatoria nelle scuole, che, all'articolo 3, reca proprio tra i contenuti indispensabili per la crescita dei nostri ragazzi, e non solo per loro, quello dell'educazione stradale.

Venendo al provvedimento, oltre a un doveroso ringraziamento per il prezioso lavoro di mediazione e di approfondimento svolto dai due relatori, devo dire sono tanti gli aspetti preziosi attraversati da questo provvedimento, tutti ispirati ai principi di una maggior sicurezza e di una maggior tutela per i soggetti più deboli: più attenzione alle persone con disabilità, più attenzione per le persone in attesa di figli, più attenzione per la mobilità più debole. In particolare, è proprio nel cantiere di questo progetto di legge che si sono poste le basi per un risultato semplice ma storico allo stesso tempo: la circolare del 3 giugno del 2019 del Ministero sancisce definitivamente un concetto di buon senso, cioè l'esenzione del pedaggio autostradale per i veicoli delle associazioni di volontariato. È stata la Lega a lavorare a questo risultato già in occasione del "decreto Genova", è stata la Lega a dialogare con le principali associazioni di volontariato per comprendere le criticità contenute nelle normative e nelle circolari precedenti, ed è stata la Lega a confrontarsi anche con le società concessionarie per arrivare a una soluzione che tutelasse le associazioni di volontariato, evitando, come accaduto in passato, che qualche malintenzionato approfittasse delle esenzioni per altro fine. Ora è stato definitivamente sancito: nel concetto di soccorso in emergenza devono essere ricomprese tutte le attività di 118, ma anche il trasporto di organi, il trasporto di sangue, il trasporto sanitario assistito, il trasporto neonatale, il trasporto di pazienti oncologici, il trasporto dei pazienti dializzati, il trasporto di pazienti con disabilità, il trasporto interospedaliero; e finalmente, tra i veicoli cui è riconosciuta l'esenzione del pedaggio autostradale, sono compresi anche quelli adibiti al soccorso avanzato e i veicoli dotati di pedana per il trasporto di pazienti con disabilità.

I cittadini italiani che fanno volontariato sono oltre 5 milioni, una parte di questi svolge un ruolo fondamentale nella tenuta del nostro sistema sanitario e di *welfare*; con loro c'eravamo presi un impegno e siamo orgogliosi di aver mantenuto fede alla promessa: le loro ambulanze e i loro mezzi di soccorso non

dovranno più pagare il pedaggio autostradale, perché è ed era assurdo tassare chi mette a disposizione tempo e professionalità per fare volontariato.

Con un ordine del giorno *ad hoc*, però, vorremmo arrivare in tempi brevi a una definizione ancora migliore della circolare ministeriale, rimarcando il collegamento delle associazioni al sistema sanitario nazionale e regionale, sottolineando ulteriormente la necessità che il trasporto sanitario avvenga con personale adeguatamente formato, chiedendo una semplificazione delle procedure di autocertificazione della piattaforma digitale delle concessionarie.

La proposta di legge porta anche altri capitoli di attenzione al mondo del volontariato, come la possibilità di tracciare delle strisce rosse per i mezzi del 118 e del soccorso sanitario, e mettiamo mano anche alla possibilità di consentire finalmente il trasporto degli accompagnatori, soprattutto quando il trasportato è un minorenne.

Nel rendere meno drammatico il bollettino di guerra che ho ricordato in apertura di intervento, un ruolo fondamentale lo hanno proprio questi angeli volontari del soccorso. Questo progetto di legge prende in considerazione alcune richieste che ci arrivavano in maniera pressante da questo settore e che per anni erano rimaste inascoltate.

Il nostro lavoro, l'abbiamo detto, non si esaurisce qui, abbiamo tanto da fare, ma siamo decisamente orgogliosi per i primi risultati raggiunti *(Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole De Girolamo. Ne ha facoltà.

CARLO UGO DE GIROLAMO (M5S). Presidente, colleghe e colleghi, la settimana appena trascorsa, con il suo drammatico bollettino di morti sulle strade del Paese, conferma quanto sia importante il lavoro che abbiamo fatto nei mesi passati in Commissione trasporti con il sostegno e l'approvazione del Governo e che oggi arriva qui all'esame dell'Aula. Servivano norme di civiltà per mettere l'Italia al passo con altre realtà europee più evolute, e queste modifiche al codice le introducono, sia sotto il profilo di una maggiore sicurezza, soprattutto dei soggetti vulnerabili, sia sotto il profilo dell'affermazione di un concetto moderno e sostenibile di mobilità. I tempi cambiano e non possiamo certo rimanere indietro, abbiamo l'obbligo di tutelare gli utenti della strada, perché ogni anno - lo si ricordava anche poc'anzi - muoiono più di 3 mila persone per incidenti stradali, quindi quasi dieci al giorno. Ecco perché le parole chiave di questa riforma sono sicurezza, sostenibilità e trasparenza. Proprio su questa scorta si inserisce così il novellato articolo 1 del codice, che vuole imprimere con forza l'accento sulla tutela degli utenti vulnerabili, dedicando un'attenzione particolare proprio alle persone con disabilità. Perciò è per me motivo di grande orgoglio oggi poter annunciare alcune misure in loro favore, tra l'altro proprio a margine del *Disability Pride*, che si è svolto nella giornata di ieri qui a Roma: un evento di rilievo nazionale per porre l'attenzione sul tema della disabilità, perché diventi strumento di inclusione e non certo motivo per creare muri o barriere. La disabilità non è altro che un costrutto sociale frutto delle barriere spesso materiali e immateriali che il contesto costruisce attorno alle persone. Una società inclusiva, al contrario, deve invece assottigliare le barriere, per rendere più agevole e possibile la vita di tutti e non solo delle persone con disabilità. È proprio con questa volontà che noi del MoVimento 5 Stelle abbiamo introdotto, anche grazie al supporto del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio per la famiglia e la disabilità, Vincenzo Zoccano, una modifica normativa apparentemente solo lessicale ma che sottende un'attenzione particolare alla dignità della persona prima ancora che del soggetto come utente della strada.

Nell'intero codice della strada, infatti, troveremo d'ora innanzi le diciture "persona o persone con disabilità" in sostituzione della ben

più vecchia terminologia basata sul concetto di invalidità, proprio per rispettare i principi sanciti dalla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, che, lo ricordiamo, l'Italia ha ratificato ormai ben dieci anni fa. È una misura che vuole favorire, come tante delle norme che abbiamo introdotto in questo testo, un cambiamento di mentalità, una nuova cultura dell'inclusione. Ma vi sono anche misure di sostegno concreto nel nostro testo: abbiamo ad esempio disposto che il collaudo dei veicoli dedicati alle persone con disabilità, necessario a confermare o conseguire le patenti di guida, venga effettuato entro venti giorni dalla data di presentazione della relativa domanda; una semplificazione, questa, di buonsenso, nell'ottica di permettere il pieno godimento di un diritto, come quello a muoversi liberamente e in sicurezza, se vogliamo a data certa, e senza attendere lunghi periodi per il collaudo.

E a proposito della cultura della sicurezza stradale, vogliamo ribadire il principio per cui chi è alla guida dei veicoli più pesanti abbia la responsabilità di preoccuparsi che tutti gli altri utenti della strada possano circolare in condizioni di sicurezza.

Grazie a un emendamento al testo base, formulato dal MoVimento 5 Stelle, si sostituisce nel codice la definizione di "utenza debole" con quella di "utenza vulnerabile", e si amplia il suo ambito, ricomprendendovi anche i conducenti di ciclomotori e dei motocicli, nonché ovviamente le persone con disabilità.

Nel nuovo concetto di mobilità urbana che affermiamo con questo pacchetto di norme, a chiunque circoli sulle nostre strade, che sia a piedi o su ruote, deve essere garantito il massimo della sicurezza. Non è uno scontro tra tipologie di utenti, si badi bene, semmai questa è un'alleanza e una cooperazione finalizzata a salvare vite umane. Sin dall'inizio dell'esame di questo provvedimento abbiamo tenuto fermo l'obiettivo di rendere giustizia a chi tante volte si è visto sbarrare la strada, per così dire, da mancanza di sensibilità, senso civico, educazione e cortesia; una battaglia di civiltà portata alla ribalta negli ultimi anni anche da inchieste giornalistiche e che ora con orgoglio può dirsi finalmente tradotta in prescrizioni e concreto impegno in favore degli utenti vulnerabili della strada.

Quando questo provvedimento sarà finalmente legge, vi saranno sanzioni sempre più pesanti per chi posteggia l'auto negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone con disabilità, o in corrispondenza degli scivoli, dei raccordi tra i marciapiedi e la carreggiata utilizzata da questi stessi veicoli, un atteggiamento assurdo che va a colpire persone che hanno bisogno di questi spazi oltre che ad averne diritto.

Le sanzioni vengono così raddoppiate, e perciò potranno arrivare fino a 647 euro per le automobili e 328 euro per i veicoli a due ruote: un ottimo deterrente per porre fine a una sosta, oltre che selvaggia, completamente incivile.

Ma non ci siamo limitati ad un solo aspetto legato al diritto delle persone con disabilità di fruire di spazi di sosta: si punisce severamente anche l'uso indebito, nonché l'abuso, del contrassegno per i disabili. Una piaga, questa dei cosiddetti furbetti del contrassegno, che usano *pass* intestati a persone decedute o *pass* scaduti, oppure utilizzano contrassegni di qualche parente, magari ignaro di tutto perché allettato o residente per interi mesi in una casa di riposo in quanto anziano, solamente per evitare la fatica di dover cercare uno stallo libero o di utilizzare i parcheggi a pagamento. Questo è sicuramente da sempre uno degli abusi più odiosi. E, quindi, vogliamo dire basta a chi utilizza stratagemmi e furberie pensando di farla franca e condannare fermamente tali condotte, che denotano una totale mancanza di senso civico; e diamo la possibilità, così, a chi ne abbia realmente diritto di poter parcheggiare in sicurezza, magari vicino al negozio o all'attività dove è diretto.

Con le modifiche all'articolo 126-*bis* del codice, targate MoVimento 5 Stelle, viene quindi raddoppiata la decurtazione dei punti patente, da 2 a 4, in caso di violazione del divieto di sosta negli spazi riservati ai veicoli

per persone con disabilità, e si introduce per la prima volta la decurtazione di 6 e 8 punti rispettivamente per le violazioni dell'articolo 188 del codice, connesse proprio a questa odiosa pratica dell'uso indebito o dell'abuso del contrassegno.

Ma aumentano anche le sanzioni connesse alle violazioni citate, che possono arrivare così fino a 673 euro per chi sia sprovvisto del relativo contrassegno o faccia un uso improprio delle strutture per persone con disabilità; oppure fino a 345 euro per chi usa queste stesse strutture, pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione, e facendone quindi un abuso.

La nostra rivoluzione culturale, insomma, passa anche dalla consapevolezza che avere il contrassegno non sia un privilegio: quel tagliando azzurro, uguale in tutta Europa, è invece uno strumento di inclusione, di rimozione degli ostacoli a una quotidianità normale per le persone con disabilità.

Al contempo, con la modifica dell'articolo 190, comma 7, del codice diamo la possibilità alle macchine per uso di persone con disabilità, come le carrozzine motorizzate, di transitare sulle piste ciclopedonali in caso di necessità; ed inoltre introduciamo per la prima volta una disposizione normativa che consente la sosta gratuita dei veicoli in uso ai possessori del contrassegno disabili, nel caso questi occupino parcheggi a pagamento: una facoltà, questa della sosta gratuita sulle strisce blu, oggi già prevista da molti comuni nei piani della sosta, ma poi nella pratica applicata a macchia di leopardo. Invece, appena il Parlamento la approverà, questa previsione sarà finalmente operativa per tutti i comuni d'Italia.

Diritto alla sicurezza per tutte e per tutti, dicevamo: per questo agiamo anche sul fronte della regolamentazione della circolazione nei centri abitati, ampliando la facoltà dei sindaci di riservare spazi di sosta, oltre che nelle fattispecie attualmente previste, tra cui i veicoli di polizia stradale, i vigili del fuoco e i servizi di soccorso, donne in stato di gravidanza o servizi di linea, anche a quei veicoli su cui viaggia un bambino di età non superiore a due anni, purché munito di un contrassegno speciale, denominato "permesso rosa". Oppure la facoltà di riservare spazi di sosta per i veicoli in condivisione, il cosiddetto *car sharing*, o a quelli per finalità pubbliche o collettive; a condizione, però, che la riserva non costituisca una limitazione dell'uso pubblico a vantaggio dei privati.

Sempre grazie a queste modifiche, inoltre, i sindaci potranno riservare ulteriori spazi di sosta ai veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite chiaramente del regolare contrassegno, incrementando ulteriormente la possibilità di fruizione degli stessi.

Quella dei parcheggi rosa è, quindi, un'importante novità: prevediamo, infatti, che gli enti proprietari delle strade siano tenuti ad allestire anche apposite strisce rosa, utilizzabili dalle neomamme, che potranno quindi parcheggiare gratuitamente su di esse.

Infine, un'attenzione particolare a donne e persone con disabilità è richiamata, da ultimo, in una disposizione veramente innovativa. Mi riferisco alla modifica all'articolo 39 del codice, che elenca la segnaletica verticale, introducendo, tra i segnali di prescrizione, altri segnali che indicano messaggi sociali, finalizzati alla tutela e alla sicurezza della circolazione e della sosta di persone con disabilità e di donne munite di permesso rosa.

E concludo, quindi, Presidente, dicendo che misure come queste rappresentano un importante passo avanti sul fronte culturale e su quello pratico, favorendo, anche attraverso la mobilità, la piena partecipazione attiva, soprattutto delle persone con disabilità.

E mi piacerebbe così fare mio l'appello che, solo un mese fa, la piccola Elena, di Nola, in provincia di Napoli, ha rivolto via *Facebook* a tutte le persone che nella sua città si scontrano con le sue stesse problematiche. E vorrei farlo, Presidente, perché questa bambina ha solo nove anni, e per muoversi da ben sette deve usare una carrozzina, e per questo sa bene cosa significa scontrarsi con l'inciviltà e la totale

disattenzione dei cittadini.

Elena ci ha voluto ricordare l'esistenza di quei diritti che sono di tutti, anche per chi una disabilità come la sua non ce l'ha. Elena ci chiede più civiltà, più educazione e più rispetto, e ci ricorda come spesso siamo così concentrati su noi stessi da non vedere che intorno a noi c'è chi non ha la nostra stessa libertà di movimento, lo stesso grado di autonomia. La determinazione di questa bambina scuote le nostre coscienze, e ci ricorda che è necessario continuare a lottare affinché siano garantiti e rispettati i diritti di tutti: altrimenti neanche quelli di cui godiamo noi saranno realmente pieni.

PRESIDENTE. La invito a concludere,

CARLO UGO DE GIROLAMO (M5S). Concludo. Serve semplicemente più attenzione, ma soprattutto più civiltà. Ecco, mi piace pensare che, dopo l'approvazione di questa legge, Elena si sentirà meno sola, che troverà intorno a sé persone più sensibili e attente a non ostacolare il suo diritto di circolare liberamente in sicurezza, perché una strada ed una città migliori per Elena saranno una strada ed una città migliori per tutti.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole.

CARLO UGO DE GIROLAMO (M5S). Quando il MoVimento 5 Stelle dice che nessuno deve rimanere indietro, non è uno slogan ma un obiettivo concreto: lo abbiamo dimostrato anche con queste norme *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Scagliusi. Ne ha facoltà.

EMANUELE SCAGLIUSI (M5S). Presidente, gentili colleghe e colleghi, l'attuale codice della strada è normato dal decreto legislativo n. 285 del 1992, quindi di ben 27 anni fa.

Durante la XVII legislatura le Camere hanno lavorato per circa due anni e mezzo su una legge delega di revisione dell'intero codice, che tuttavia non ha mai concluso il suo iter. In questa legislatura, la volontà da parte delle forze di maggioranza di aggiornare le numerose disposizioni nel codice ha portato la Commissione trasporti a svolgere un intenso lavoro volto a rivedere numerose norme del codice, accogliendo anche i contributi arrivati dalle opposizioni.

Come MoVimento 5 Stelle ci siamo focalizzati su norme di civiltà, al passo coi tempi, per mettere il nostro Paese al pari con le altre realtà europee.

Abbiamo messo al centro la mobilità sostenibile, per rendere le città più vivibili. Quella sulla mobilità sostenibile è una riforma organica, che stiamo portando avanti insieme al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: con l'*ecobonus* stiamo già avendo ottimi risultati, le immatricolazioni dei veicoli elettrici sono cresciute del 120 per cento nel primo semestre dell'anno. Abbiamo anche avviato il progetto sperimentale sulla micro-mobilità elettrica, ed investito molti fondi per l'installazione di colonnine di ricarica elettrica.

Le modifiche al codice della strada sono un ulteriore passo avanti per avere meno auto inquinanti e più mezzi sostenibili sulle nostre strade. Per incentivare l'uso della bici in città introduciamo le linee di arresto avanzate ai semafori, il doppio senso ciclabile, l'obbligo per tutti i veicoli di mantenere una distanza di sicurezza laterale durante il sorpasso: perché andare in bici non dovrà più essere una scelta di coraggio, ma la normalità.

Inoltre, con le modifiche al codice della strada abbiamo puntato alla massima trasparenza sui proventi delle multe: i cittadini devono sapere che fine fanno i loro soldi, e vogliamo anche essere certi che finalmente vengano reinvestiti dagli enti locali nel miglioramento della sicurezza stradale, come già previsto per legge.

A questo aggiungiamo una serie di semplificazioni burocratiche, che permettono di alleggerire la vita del cittadino ed aumentarne

la qualità della vita. Non ci saranno più sanzioni per la mancata esibizione dei documenti di circolazione: patente e libretto potranno essere controllati da remoto, come anche i punti della patente. Contestare una multa costerà meno ed il ricorso al prefetto potrà essere fatto anche per via telematica.

Con le modifiche presenti nell'articolo 3 semplifichiamo anche la vita dei motociclisti: infatti, con queste norme diamo la possibilità per moto e scooter da 125 di circolare in autostrada e sulle strade extraurbane principali. Attualmente l'articolo 175 del codice della strada nega questa opzione, stabilendo che il divieto si applica a velocipedi, ciclomotori e motocicli di cilindrata inferiore ai 150 cc; ora, però, questo limite sarà abbassato ai veicoli di cilindrata inferiore ai 120 cc, se a motore termico, e di potenza fino agli 11 kilowatt, se di motore elettrico. Via libera, quindi, per i 125 in autostrada, ma con le dovute misure di sicurezza: infatti, la circolazione dei 125 su autostrade e tangenziali sarà consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente A, B o di categoria superiore, oppure muniti da almeno due anni di patente A1 o A2.

Con questa modifica l'Italia si allinea agli altri Paesi dell'Unione europea, che già prevedono la circolazione dei ciclomotori 125 in autostrada e sulle principali strade extraurbane, come le tangenziali.

Questa modifica riguarda una buona parte dei motociclisti italiani, soprattutto quelli che vivono a ridosso delle grandi aree metropolitane: se infatti moto e scooter 125 non sono mezzi adatti ai lunghi viaggi, possono invece tornare utilissimi per le brevi distanze, permettendo ad esempio di ridurre drasticamente i tempi per recarsi al lavoro e di snellire efficacemente il traffico extraurbano nelle ore di punta.

Continuando sulla strada della semplificazione, chi oggi incorre in una sanzione che comporta la decurtazione dei punti patente, ad esempio l'eccesso di velocità, è obbligato a comunicare i dati del conducente del veicolo, anche quando il conducente è il proprietario stesso, altrimenti rischia di ricevere una seconda sanzione. Con la nostra modifica, la comunicazione non sarà più dovuta se il proprietario è persona fisica ed è il conducente responsabile della violazione, e la comunicazione è avvenuta tramite posta elettronica o certificata o altro servizio elettronico di recapito qualificato. Quindi, riduciamo di molto la possibilità che, a causa della mancata comunicazione delle generalità, venga irrogata una sanzione amministrativa da 286 a 1.142 euro. In tutti i casi, la comunicazione di avvenuta decurtazione dei punti della patente non sarà più inviata ad ogni variazione di punteggio, ma sarà verificabile unicamente sul portale dell'automobilista o sulla relativa *app* per smartphone. Il ricorso al prefetto potrà essere inviato sia al comando di polizia, sia alla prefettura, anche con posta elettronica certificata. Nel caso in cui il prefetto respinga il ricorso, la sanzione non sarà raddoppiata ma aumenterà del 50 per cento. Inoltre, non sarà più sanzionabile chi non avrà con sé la patente o la carta di circolazione, a condizione ovviamente che i documenti esistano e siano in corso di validità, cosa che potrà essere accertata telematicamente dagli agenti in occasione di un controllo.

Agiamo anche con le semplificazioni sul foglio rosa. Infatti, il cosiddetto foglio rosa, cioè l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida dopo aver superato l'esame di teoria raddoppierà la sua durata da 6 a 12 mesi.

Accogliendo le proposte delle opposizioni, in questo caso Baldelli e Fidanza, andiamo a modificare l'articolo 198 in materia di reiterazione delle violazioni del codice, che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie. Con il nuovo codice della strada, quando il trasgressore viola con la stessa azione od omissione più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono immediatamente contestate, ovvero non vi è un preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola prima violazione, rilevata in ordine di tempo, aumentata fino al triplo.

Basta, infine, con l'odiosa prassi di non

lasciare più il preavviso di violazione della sosta. In futuro, in caso di veicolo in divieto di sosta, dovrà essere lasciato su di esso un preavviso di violazione, che consentirà al trasgressore di pagare la sanzione scontata senza le spese di notifica. Il preavviso sarà appositamente normato e avrà valore legale.

Infine, in questo intervento, diamo anche la possibilità ai comuni di conferire il potere di accertare o contestare il divieto di sosta, anche attraverso strumenti elettronici, ai dipendenti comunali o delle società pubbliche o private che gestiscono la sosta o i parcheggi, o al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale: un tema molto dibattuto in Commissione, che ha, infine, trovato collocazione in questo testo di riforma del codice della strada.

Ci tengo a ricordare che la proposta di riformulazione dell'articolo aggiuntivo Gariglio 8.02 individua con precisione i limiti dei poteri degli ausiliari della sosta, facendo chiarezza sul tema della correttezza dei rapporti tra cittadini e pubblica amministrazione, in particolare con gli enti locali. Questa riformulazione ci permette di affrontare in modo più ampio la questione che sul piano del merito era stata portata all'attenzione della Commissione dal collega Baldelli.

Tornando, invece, alla sicurezza stradale, mi preme ricordare che il bollettino dei morti per incidenti stradali nel 2017 è peggiorato: parliamo di 95 vittime in più rispetto al 2016, oltre 3.300 in totale. I recenti fatti di cronaca che si sono susseguiti in questi giorni ci permettono di dire che non è più accettabile questa strage silenziosa che si consuma sulle nostre strade e nelle nostre città. L'Europa punta a 0 morti nel 2050, ma l'Italia è totalmente fuori target e ha già perso incentivi in passato dall'Unione Europea per colpa degli obiettivi mancati. Dobbiamo recuperare il *gap* e possiamo farlo investendo in sicurezza e ponendo l'attenzione, con queste modifiche al codice della strada, su interventi normativi che permettano uno stacco culturale ad ogni utente della strada.

Nelle diverse fasi della nostra vita siamo tutti utenza vulnerabile - ciclisti, automobilisti o pedoni - ed è per questo che tutti insieme dobbiamo compiere un passo culturale in avanti *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marino. Ne ha facoltà.

BERNARDO MARINO (M5S). Grazie, Presidente. Colleghi, rappresentante del Governo, il testo unificato che oggi approda in quest'Aula consente al nostro Paese di fare un passo avanti importante verso quei modelli di sostenibilità e di equilibrio tra ambiente urbano e vivibilità, di rispetto per le diverse forme di mobilità. Stiamo parlando di concetti che fanno parte del DNA del MoVimento 5 Stelle e di concetti che, finalmente, entreranno a far parte del nostro ordinamento, consentendo all'Italia di avvicinarsi ai modelli vincenti di quei Paesi, soprattutto del nord Europa, che sono riusciti a decongestionare dal traffico veicolare le loro città e renderle più vivibili e sicure. In questo senso, le misure previste a favore dei ciclisti, in particolare, costituiscono parte importante di questa riforma.

Ho ascoltato con attenzione le critiche rivolte a questi provvedimenti in questione da parte dei colleghi di Forza Italia, sono dei "no". Ci accusano di essere il partito del "no", ma in questo caso sono loro il partito del "no", anche perché sono critiche senza alternative. Noi abbiamo fatto delle proposte per risolvere un problema che forse qualcuno dimentica: nel 2018, Presidente, 55 capoluoghi di provincia italiani hanno superato i limiti giornalieri previsti per le polveri sottili e per l'ozono, molte sono città del nord, della pianura Padana, i cui problemi ambientali e climatici ben conosciamo; e solo nel 2015 sono morte nel nostro Paese 60.600 persone per inquinamento ambientale. Dunque, quale risposta noi diamo a questa emergenza? È chiaro che dobbiamo cercare di decongestionare le città dal traffico dei veicoli a motore e incentivare l'utilizzo della mobilità sostenibile e, in particolare, in

questo caso, delle biciclette, ed è proprio quello che stiamo cercando di fare. Gradiremmo, quindi, anziché dei "no", delle proposte alternative che magari potrebbero anche essere discusse e, chissà mai, persino approvate, visto che diversi emendamenti delle opposizioni, compresi quelli di Forza Italia, sono stati recepiti.

Che cosa introduciamo in questa nostra riforma del codice della strada? La casa avanzata: per fare chiarezza, in corrispondenza dei semafori e nel caso sussistano tutte le condizioni di sicurezza necessarie, i nostri comuni - ripeto, è una facoltà dei comuni - potranno riservare ai ciclisti una striscia d'arresto avanzata a una distanza di almeno tre metri dalla linea di stop destinata alle auto; ciò consentirà anche agli automobilisti di avere maggiore contezza della presenza dei ciclisti sulla carreggiata, quindi c'è anche una questione di sicurezza. È una novità assoluta per il nostro codice della strada, un'iniziativa che possiamo definire rivoluzionaria per le strade urbane del nostro Paese, che va ad allinearsi, peraltro, a esperienze positive già testate altrove da altre nazioni europee, cito per esempio l'Inghilterra, una per tutte.

Certo abbiamo inserito anche delle condizioni per non pregiudicare la sicurezza, perché la casa avanzata potrà essere realizzata esclusivamente su strade con limite di velocità non superiore ai 50 chilometri orari e sarà accessibile grazie a una specifica corsia dedicata alle biciclette, posta sul lato destro della carreggiata e lunga almeno cinque metri. Questa è una disposizione che consente ai ciclisti che percorrono le nostre strade - peraltro, cosa da non sottovalutare - di evitare di inalare emissioni nocive dei tubi di scappamento degli autoveicoli che si trovano fermi al semaforo in attesa del verde.

Siamo coscienti, peraltro, Presidente, che non tutte le nostre città, non tutte le città italiane hanno un assetto viario tale da consentire l'introduzione in sicurezza della casa avanzata, ma pensiamo che alla lunga questa novità possa anche fungere da traino per stimolare i nostri amministratori locali ad adeguare la viabilità urbana alle nuove soluzioni di mobilità sostenibile, che sono ormai - lo ripeto - imprescindibili in un mondo che sta lentamente ma inesorabilmente recependo la gravità delle emergenze ambientali e climatiche, insieme alla necessità sempre più forte di tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini.

I ciclisti, come detto in precedenza anche da parecchi colleghi, sono considerati gli utenti vulnerabili della strada: introduciamo nel codice questa definizione - vulnerabili - ed è una definizione che assume anche caratteri drammatici perché le statistiche ufficiali ci dicono che nel 2018 in Italia sono morti più di 270 ciclisti sulle nostre strade, quasi uno al giorno, ed è evidente dunque la necessità di intervenire per rafforzare con regole più stringenti la sicurezza di chi percorre le nostre strade anche in sella a una bicicletta.

Per questo, la riforma prevede che chiunque alla guida di un autoveicolo sorpassi un ciclista deve utilizzare tutte le cautele del caso, deve cioè effettuare la manovra in assoluta sicurezza, sia rispetto al ciclista, sia rispetto ad eventuali veicoli in arrivo sulla carreggiata opposta, ma ha anche l'obbligo di rispettare una distanza laterale di sicurezza rispetto al velocipede che intende sorpassare di almeno un metro e mezzo, evidentemente non in tutte le strade, perché non tutte le strade hanno un'ampiezza tale da consentire ragionevolmente il rispetto di un metro e mezzo di distanza. Infatti, questa regola vale solo ed esclusivamente per le strade extraurbane; per il resto, abbiamo introdotto un'altra norma, ossia l'obbligo per l'autista del veicolo a motore di ridurre la velocità in fase di sorpasso, ridurla fin quasi ad adeguarla a quella del ciclista. Questo dovrebbe evitare, potrà evitare lo spostamento d'aria che causa ondeggiamenti o, peggio, anche cadute a chi quel sorpasso lo va a subire. È una semplice norma di buonsenso a tutela dell'utente vulnerabile.

Certo, ci serve anche una piccola rivoluzione culturale che modifichi il paradigma secondo cui le auto sono, per così dire, padrone

delle strade, e dunque privilegiate; ma le cose stanno cambiando ed è evidente che si dovrà intervenire nel tempo anche in questo senso, adeguando la nostra mentalità ai nuovi modelli di mobilità che si stanno imponendo velocemente.

Del casco, sulla questione sicurezza, si è già detto, non mi ripeterò, anche se dirò che il modello a cui ambiamo è quello di introdurre il limite di velocità dei 30 chilometri orari in ambito urbano, sulla scia di ciò che già avviene a Barcellona, Londra, Parigi, Madrid e altre grandi città europee. Possiamo farlo anche noi. Quindi, dobbiamo lavorare per creare una sensibilità diversa.

Vorrei porre l'accenno anche sulla questione economica, perché è stata poco richiamata. Allora, volevo dire che l'aumento delle piste ciclabili e i nuovi segmenti di mercato stanno facendo crescere in maniera interessante le economie che gravitano attorno alle due ruote, dalla vendita alle riparazioni.

Oggi, secondo le ultime indagini, le imprese sparse sul territorio nazionale che si occupano di biciclette sono 3.098 e danno lavoro a 7.741 persone; oltre la metà di queste sono imprese artigiane, ma c'è un fattore ancora più importante da considerare, ed è il valore della produzione delle nostre biciclette, cioè del *made in Italy*. Ebbene, stando ai dati elaborati ultimamente da Confartigianato, il valore della nostra produzione ha toccato i 1.263 milioni di euro, superiore a quello ottenuto da Paesi che sono nostri rivali storici in questo ramo, come la Germania, la Francia e la Polonia. Nella regione che qui rappresento, la Sardegna, le aziende del settore erano 57 nel 2016 e oggi sono 72: un'economia che cresce non soltanto nel Nord, ma anche nel Mezzogiorno. Le nostre imprese, Presidente, hanno dimostrato, ancora una volta, quale sia la propria capacità di affermarsi e di competere sul mercato internazionale anche in questo settore; aiutarle ad avere le condizioni migliori per potersi esprimere è compito nostro e sono convinto che in questa riforma abbiamo compiuto un passo importante anche in questa direzione. Concludo tornando nel merito e dicendo che credo che sia ormai indifferibile l'esigenza di adeguare le nostre leggi e le regole del vivere civile con i nuovi scenari che il progresso e la tecnologia stanno disegnando per il presente e per gli anni a venire; anni che si annunciano all'insegna di una nuova grande rivoluzione tecnologica, che porterà grandi cambiamenti anche nel nostro modo di vivere le città.

Ci attendono prove importanti: pensiamo, ad esempio, all'avvento del 5G, alle trasformazioni inevitabili che si ripercuoteranno in tutte le nostre attività, compresa la mobilità. Sono in arrivo nuove sfide cruciali e, come parlamentari del MoVimento 5 Stelle, siamo pronti ad affrontarle, partendo da un presupposto basilare: dobbiamo colmare finalmente l'handicap che vede il legislatore inseguire affannosamente cambiamenti sempre più rapidi, talvolta frenetici e spesso inconciliabili con i tempi della nostra farraginosa burocrazia. Questo è uno dei principali obiettivi dettati da quelli che alcuni definiscono una folle ideologia, che noi, invece, crediamo sia una visione del futuro seria e pragmatica, che porti finalmente questo Paese a non inseguire più nessuno e a porsi all'avanguardia. Abbiamo tutte le capacità per farlo *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Repliche - A.C. 24-A ed abbinate)

PRESIDENTE. Prende atto che il relatore, onorevole Donina, e il rappresentante del Governo rinunziano alle repliche. L'onorevole De Lorenzis, lei ha esaurito il tempo.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 17,45.

La seduta, sospesa alle 17,25, è ripresa alle

17,45.

Discussione delle mozioni De Maria ed altri n. 1-00199 e Muroni ed altri n. 1-00223 concernenti iniziative in materia di politiche urbane e riqualificazione delle periferie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni De Maria ed altri n. 1 -00199 e Muroni ed altri n. 1-00223 concernenti iniziative in materia di politiche urbane e riqualificazione delle periferie *(Vedi l'allegato A)*.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi riservati alla discussione delle mozioni è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea *(Vedi calendario)*.

Avverto, altresì, che è stata presentata la mozione Lollobrigida ed altri n. 1-00225, che, vertendo su materia analoga a quella trattata dalle mozioni all'ordine del giorno, verrà svolta congiuntamente *(Vedi l'allegato A)*. Il relativo testo è in distribuzione.

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni. È iscritto a parlare l'onorevole Gariglio, che illustrerà anche la mozione De Maria ed altri n. 1-00199, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

DAVIDE GARIGLIO (PD). Grazie, Presidente. I Governi di centrosinistra a guida del Partito Democratico della scorsa legislatura hanno avuto un grande merito culturale, e non solo: quello di aver restituito centralità politica nell'agenda di Governo alla cosiddetta questione periferie. Dopo anni sono stati i primi Governi ad avere contezza politica di ciò che stava accadendo nelle periferie, del coagularsi di condizioni di malessere sociale di enorme impatto per la convivenza civile. È noto, infatti, come le città contemporanee stiano vivendo un'epoca di grandi contraddizioni in termini di crescita demografica, sicurezza, distribuzione delle ricchezze, disuguaglianze sociali, utilizzo dei suoli, mutamenti climatici e approvvigionamento energetico; di come i fenomeni di neo conurbamento e la loro accelerazione abbiano rafforzato il peso delle grandi città e delle aree metropolitane nel mondo e anche in Italia. La povertà e l'esclusione non sono più da tempo fenomeni urbani e metropolitani propri delle città meno avanzate o dei cosiddetti Paesi in via di sviluppo, ma segnano profondamente anche le città e le metropoli dei Paesi più avanzati, specie dopo il 2008, configurando un forte assottigliamento dei ceti medi urbani tradizionali e delle condizioni medie di prosperità e di benessere.

Emerge, quindi, il profilo di una nuova questione urbana. Una ricerca dell'Istituto Cresme del 2016 documenta ancor meglio, con dati aggiornati, la crescita delle grandi metropoli delle economie emergenti, ma anche quella delle città della vecchia Europa, e come esse stiano cercando di progettare la loro rivoluzione, attrezzandosi per crescere e competere, offrendo nuove opportunità di lavoro e di sviluppo e una nuova qualità della vita. Una dimensione che riguarda non solo profili strettamente urbanistici, ma soprattutto demografici, culturali e ambientali; sì, anche di politica ambientale. In Italia tale contesto di novità globale si innesta su problemi mai del tutto risolti e superati: persistono larghi squilibri territoriali tra diverse aree del Paese, tra diverse aree urbane del Nord, del Centro e del Sud; ognuna ha le sue specificità, ma, al tempo stesso, tratti comuni, con periferie che assediano ormai i centri storici e non centri storici che si ampliano.

Purtroppo, abbiamo constatato come le leve tradizionali a garanzia di un equo sviluppo urbano tra le componenti pubbliche, cioè servizi, spazi pubblici, attrezzature collettive, urbanizzazioni primarie, infrastrutture, edilizia sociale, e quelle private, residenze private, attrezzature per servizi privati o per la produzione manifatturiera, risultino ferme

agli anni Sessanta e Settanta. Il fenomeno dell'espansione non controllata e non pianificata delle cosiddette aree periferiche ha generato e genererà enormi costi finanziari, sociali ed ambientali. Se si parla di condoni, è ovvio che non si aiuta a pianificare; se si è indulgenti con una certa cultura, difficilmente si risolveranno i problemi che attanagliano le nostre città. Oggi è il quadro sociologico a complicare ulteriormente le cose: la questione periferica, perché di questo dobbiamo parlare, non riguarda più solo le aree esterne delle città, ma interessa anche zone centrali o semicentrali, investite dalle modificazioni del mercato immobiliare, dai flussi insediativi di immigrati, dall'invecchiamento del patrimonio edilizio diffuso.

Il senatore a vita Renzo Piano ci parla della necessità di rammendo o di ricucitura. Noi siamo purtroppo ancora impreparati a questa sfida, scontiamo ritardi storici, una certa vischiosità normativa, anche una mancanza di visione sinergica tra nazionale e locale e una oggettiva incapacità di molte regioni, soprattutto quelle con più problemi, ad avvalersi delle risorse messe a disposizione dall'Unione Europea per programmi e progetti innovativi di rigenerazione urbana. Con la legge 28 dicembre 2015, n. 208, all'articolo 1, commi 974, 975, 976, 977, 978, noi abbiamo varato un programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia, che ha segnato una significativa inversione di tendenza nelle politiche pubbliche nazionali a sostegno delle aree urbane.

Abbiamo investito complessivamente poco meno di 4 miliardi di euro, di cui oltre il 50 per cento a carico dello Stato, un meccanismo partecipativo dal basso, nessuna imposizione centralista: patti per le città. Poi è arrivato il 4 marzo 2018, le elezioni sono state vinte dalle forze che danno vita all'attuale Governo e abbiamo assistito a un particolare paradosso che non va derubricato, ma contiene elementi di riflessione politica molto rilevanti. Cosa è successo? Ebbene abbiamo assistito al fatto che le forze politiche più suffragate nel Paese e in particolare nelle periferie, cioè Lega e Cinque Stelle, come uno dei primi atti al Governo, nel cosiddetto milleproroghe, abbiano bloccato quelle risorse e le abbiano differite nel tempo. Il primo atto del Governo periferico, cioè, è stato di colpire le periferie. Poi si è giunti, dopo una fortissima mobilitazione dei comuni e della nostra opposizione in Parlamento, ad una sorta di toppa ma che ha lasciato il segno in negativo, cioè è venuta meno la certezza che le periferie fossero una priorità per questo Governo. Da un lato è comprensibile: se i problemi delle periferie fossero affrontati verrebbero meno importanti sacche di consenso e, quindi, si preferisce lasciare inalterati i problemi, magari a soffiare sul fuoco alla ricerca e all'evocazione costante del nemico. Altrimenti si faticherebbe a trovare una risposta razionale a quanto è accaduto e comunque coerentemente la maggioranza ha deciso di bocciare anche la riproposizione in questa legislatura della Commissione d'inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie, Commissione che aveva concluso i propri lavori nella scorsa legislatura con un rapporto conclusivo votato sostanzialmente all'unanimità e che aveva condotto a un'ampia indagine territoriale e all'indicazione di alcune linee unitarie di intervento. Ma questo Governo, così attento a parole alla sicurezza, non ha permesso che tale lavoro venisse affrontato in seno al Parlamento. Se, come sosteneva Agatha Christie, un indizio è un indizio, due indizi sono una coincidenza, ma tre indizi fanno una prova, dobbiamo dire che l'assenza totale di attenzione verso le periferie di questo Governo non ha eguali. Il reddito di cittadinanza non è una risposta, anzi stanno emergendo criticità che accentueranno tensioni sociali. Vedere solo il profilo di misure repressive senza investire negli spazi culturali, in una dimensione di normalizzazione di queste aree grandissime e popolatissime, spesso di popolazione giovane, è un grande limite di questa maggioranza di Governo: li

avete sedotti e poi li avete abbandonati. Noi, invece, crediamo che il futuro del Paese dipenda anche e forse in modo rilevante dalle periferie e le misure devono essere indirizzate sapendo che non vi è una periferia ma tante periferie ognuna diversa e ognuna che necessita di una risposta in qualche modo personalizzata. Noi con la nostra mozione vogliamo impegnare il Governo ad adottare iniziative per rafforzare gli strumenti governativi e parlamentari per promuovere e gestire una nuova stagione delle politiche urbane, anche istituendo un dipartimento *ad hoc* di coordinamento; ad adottare iniziative per una riforma delle competenze territoriali delle grandi aree metropolitane puntando alle istituzioni di città metropolitane elette dai cittadini con particolare riferimento alle città metropolitane con popolazione superiore ai 500 mila abitanti. Noi vogliamo rilanciare le politiche avviate nel 2015 con un programma decennale con certezza di risorse.

Noi vogliamo impegnare il Governo a promuovere una nuova stagione di politiche di edilizia residenziale pubblica con sostegno diretto degli enti pubblici e con accordi con soggetti finanziari per realizzare programmi di *housing* che siano soprattutto finalizzati al recupero e alla riconversione del patrimonio dismesso, alla riqualificazione dei quartieri di edilizia pubblica esistenti e degradati, allo sviluppo delle residenze per studenti e per giovani coppie e al potenziamento dell'offerta per anziani attraverso residenze sanitarie assistite pubbliche o convenzionate.

Noi vogliamo impegnare il Governo a promuovere patti per la sicurezza che mettano insieme azioni di repressione e controllo da parte delle forze di sicurezza con azioni di recupero sociale della marginalità e il coinvolgimento delle forze vive e dell'associazionismo e del protagonismo civico che è presente e straordinario nelle periferie; ad assumere le iniziative di competenza per una riforma dell'ordinamento delle polizie locali che favorisca un loro maggior coordinamento con i corpi nazionali. Noi vogliamo impegnare il Governo a investire in infrastrutture di rilevanza sociale come scuole, impianti sportivi, centri civici, strutture per bambini e anziani e a valorizzare in un'ottica di vera sussidiarietà le risorse civiche dell'associazionismo e del volontariato in campo ambientale, culturale, sociale e sportivo e di manutenzione dello spazio pubblico e dei beni comuni. Noi vogliamo impegnare il Governo a partire dalle periferie anche per nuove politiche ambientali perché la rigenerazione urbana e gli investimenti nel settore devono essere considerati - lo sono - politiche per l'ambiente: non consumare altro territorio, evitare ulteriori cementificazioni, investire sulle aree urbane anche nel verde è una politica per l'ambiente.

Papa Francesco - voglio concludere questo mio intervento citandolo - ha recentemente affermato: "Non ingrossate le fila di quanti corrono a raccontare quella parte di realtà che è già illuminata dai riflettori del mondo. Partite dalle periferie consapevoli che non sono la fine ma l'inizio delle città". Ecco, con questa mozione, noi vorremmo far sì che le periferie diventassero l'inizio di questa nostra comunità *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Muroni, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00223.

ROSSELLA MURONI (LEU). Grazie, Presidente. Stamattina a Primavalle è andata in onda una pagina molto buia per il Paese, una pagina che racconta di come in questo Paese, invece che la guerra alla povertà, si fa la guerra ai poveri. Primavalle è una periferia romana che racconta bene, come tante altre, lo stato di disagio e di degrado in esse contenuto ed è per questo che la mozione, pur essendo solo una mozione, è particolarmente importante perché le periferie urbane registrano - io credo più che altri luoghi - le grandi contraddizioni tra la mancanza delle politiche e, invece, una politica che arriva solo sotto forma di repressione, laddove i poveri vivono il disagio insediativo,

una povertà economica sicuramente ma anche una povertà dei servizi culturali.

Io sono nata e cresciuta e vivo tuttora in quella che a Roma si chiama borgata, in una borgata romana, e so quanto in questi anni, a fronte della mancanza totale dei servizi, l'unica cosa che si è offerto nel Paese alle nostre periferie sono state in cambio di grandi speculazioni edilizie, ettari e ettari di territorio sottratti dal consumo di suolo, solo in cambio della svendita del territorio, qualche asilo nido, qualche spazio verde ma mai una politica attenta e coerente che riconoscesse nelle periferie il luogo privilegiato e prioritario per mettere in campo politiche sociali che davvero combattessero alla base la povertà.

Questa mattina il nostro Ministro dell'Interno, raccontando lo sgombero di Primavalle, ha di nuovo dichiarato: la pacchia è finita. Ecco io non so dove il Ministro Salvini sia nato e cresciuto ma io, che sono nata e cresciuta in borgata, vi assicuro che la pacchia non l'ho mai vista, anzi ho sempre registrato in questi luoghi un grande stato di abbandono e di sofferenza di cui bisognerebbe avere rispetto considerato che finora non si è riuscito a porre rimedio al degrado e alle condizioni davvero di disagio che i nostri cittadini vivono in quei luoghi. Eppure la sostenibilità, la vivibilità dei nostri centri urbani e in particolare delle periferie è davvero la sfida del nostro tempo. Oggi il 54 per cento della popolazione mondiale vive nelle aree urbane, una percentuale che dovrebbe aumentare fino al 66 per cento entro il 2050. Quindi, capite che qualsiasi politica noi mettiamo in campo non può non avere, nelle città e nelle periferie, un proiettore e un faro acceso sui temi della giustizia sociale e, dal mio punto di vista, della giustizia ambientale. Sì, perché nelle periferie leggiamo anche tutte le contraddizioni che in questi anni ci hanno insegnato i temi dell'ecologia e, quindi, gli effetti dei mutamenti climatici. Le periferie sono luoghi che, di fronte a piogge intense o a fenomeni di siccità, soffrono più di altri luoghi dei nostri centri urbani.

Allora, intervenire nelle periferie è davvero la sfida di sviluppo del XXI secolo. La capacità di realizzare città sostenibili diventa centrale ed è necessario affrontare la questione in maniera strutturale. Ci vorrebbe - lo suggerisce il Forum delle disuguaglianze e delle diversità - una grande strategia così come è stato fatto sulle aree interne, una strategia delle politiche urbane che aiuti i comuni e le regioni a portare avanti politiche coerenti di contrasto alla povertà economica, culturale e sociale. Ci vorrebbero delle periferie che smettano di salire agli onori della cronaca solo per colpa degli sgomberi o delle violenze ma che, invece, diventino dei laboratori di politiche attive e di prevenzione della criminalità.

Questa mozione è fondamentale perché oggi le periferie sono spesso unicamente luoghi dove si assiste all'abbandono della loro storia e dell'identità, sono luoghi in cui si perdono la cultura e le forme di cittadinanza inclusive e, invece, lì potrebbero essere portate avanti politiche innovative e importanti, ad esempio sul tema del riuso e della rigenerazione degli spazi urbani. È un tema di cui si parla moltissimo ma non si riesce mai a uscire dai convegni e dalla teoria e, invece, a entrare nella pratica. Ecco che le periferie potrebbero essere i luoghi di questa nuova pratica dedicata al riuso e alla rigenerazione degli spazi urbani, per dar conto anche di una crisi che è quella del settore edilizio, il quale fino adesso è cresciuto, con una bolla speculativa, soprattutto ai danni delle nostre periferie, costruendo case che poi rimanevano vuote perché c'è anche questo paradosso: si sono costruite tantissime case in questo Paese, convincendo un'intera generazione che era facile farsi un mutuo e comprare una casa e poi queste generazioni, queste giovani coppie, sono state lasciate di fronte alla crisi economica in cui i mutui, che prima erano bassi, sono esplosi e dunque le città hanno registrato anche una nuova povertà di ritorno, la povertà di coloro che avevano creduto di poter comprare una casa e che, invece, quella casa poi hanno visto portarsela via dalle banche.

Ecco che il tema del riuso e della

rigenerazione delle aree urbane diventa, quindi, anche una risposta importante a un tema, quello del disagio insediativo e della povertà abitativa di questo Paese. Noi siamo un Paese in cui le speculazioni edilizie vanno avanti e contemporaneamente sono tantissimi - milioni - i cittadini senza casa, senza diritto alla casa. Credo che siano questi i temi che dovrebbero interessare ed essere al centro di politiche importanti, strategiche, di lungo raggio e di lungo tempo per questo Parlamento.

E poi nelle periferie nel frattempo ha continuato a crescere e ad andare avanti una partecipazione fatta di comitati spontanei, di associazioni e di cooperative, che per reagire alle situazioni di degrado e ai rischi di speculazione hanno continuato a tenere in piedi quel tessuto sociale che adesso si vorrebbe smantellare. Vengono chiuse le case di assistenza per le donne, i luoghi che accolgono gli anziani, quei luoghi che continuano e devono continuare, invece, a fare coesione sociale, accoglienza, comunità, che devono continuare a renderci una repubblica democratica, perché in luoghi come questi, Presidente, si fa fatica a rendersi conto di trovarsi in un Paese democratico, perché non ci sono servizi e c'è, invece, un abbandono totale. Roma vive drammaticamente di nuovo una pagina di emergenza nella gestione dei rifiuti e, come dire, nel disagio la povertà è sempre quella che viene maggiormente colpita, così come i quartieri delle persone a disagio economico, sociale e culturale.

È necessario, invece, combattere il degrado di questi luoghi con politiche strutturali e basterebbe prendere in considerazione il patrimonio immobiliare di sei milioni di beni tra abitazioni, immobili pubblici, para-pubblici e privati come ex fabbriche, siti industriali dismessi, ex scuole, ex asili, cinema, teatri vuoti, case del popolo, ospedali, stazioni dismesse, case cantoniere e beni confiscati alla mafia, che potrebbero davvero diventare dei luoghi in cui dare risposta, appunto, al bisogno di casa di questo Paese.

Eppure, le periferie continuano a essere non luoghi, luoghi o contenitori di disagio, fino a rappresentare dei veri e propri ghetti, perché muoversi dalle periferie delle nostre città è anche difficile. I temi della mobilità collettiva e della mobilità sostenibile sembrano una chimera, un racconto di una società fantascientifica e, invece, dovrebbe essere il nostro quotidiano, il nostro essere Paese civile e democratico. Le aree urbane diventeranno solidali e inclusive solo se, con programmi adeguati e interventi di rigenerazione slegati da impostazioni speculative, saranno capaci di far diventare a tutti gli effetti le periferie parte dell'area urbana stessa e non solo contigua e ricettacolo di esclusione sociale e marginalizzazione, quindi con pieni diritti di cittadinanza.

Noi, con questa mozione, chiediamo al Governo di assumere la questione delle periferie delle aree urbane e della necessità di programmi di rigenerazione urbana nonché del riuso degli immobili inutilizzati pubblici e privati da finalizzare a uso abitativo, sociale, culturale e sociosanitario, in quanto intervento di contrasto al degrado e misure strategiche e strutturali, adottando e assumendo tutte le iniziative di carattere programmatico-finanziario necessarie e anche provvedendo a opportune iniziative legislative.

Chiediamo a questo Governo di prevedere, già nella legge di bilancio 2020, una postazione di bilancio almeno decennale a sostegno dei programmi di regioni e comuni finalizzati alla rigenerazione delle periferie, a partire prioritariamente dal riuso degli immobili pubblici e privati nonché dalle aree dismesse, anche come forma efficace di contrasto al consumo di suolo, finalizzandoli al pieno recupero di immobili da destinare prioritariamente a edilizia residenziale pubblica ovvero a locazione a costi sostenibili, rispondendo, appunto, al tema, per esempio, degli studenti fuori sede e alle giovani coppie, finalizzando queste misure alla coesione sociale e al contrasto alla povertà, assumendo la rigenerazione urbana anche come volano occupazionale.

Chiediamo, poi, di avviare un piano nazionale di riconversione energetica nell'ambito della rigenerazione urbana, nonché la riqualificazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica per interventi di risparmio energetico e di contrasto alla povertà energetica. E qui voglio prendere un brano del piano energia e clima, che il nostro Governo ha presentato in Europa, in cui sostanzialmente si dice, appunto nella proposta del piano nazionale integrato per il clima e l'energia, che "se del caso, obiettivi nazionali relativi alla povertà energetica, tra cui un calendario delle scadenze entro le quali gli obiettivi devono essere raggiunti". In quel "se del caso" c'è tutta l'inconsapevolezza di quanto la povertà energetica sia assolutamente intrecciata con la povertà *tout court*. Chi è povero fa più fatica a riscaldare la propria abitazione, anzi, paga di più, perché gli strumenti finora previsti assolutamente ottimi, a partire dagli *ecobonus*, escludono questa fascia di cittadini dall'accesso agli sgravi fiscali. Ecco, allora, la battaglia per la rigenerazione e per la riqualificazione energetica degli edifici delle nostre periferie diventa davvero una questione centrale per portare avanti anche il tema della lotta ai mutamenti climatici e la sostenibilità ambientale del nostro modo di produrre e consumare energia.

Inoltre, chiediamo al Governo di prevedere, d'intesa con la Conferenza delle regioni e con l'ANCI, forme effettive di coinvolgimento di percorsi partecipativi nei programmi di rigenerazione urbana degli abitanti, delle associazioni di abitanti, dei sindacati, delle associazioni di volontariato sociale e ambientale e delle università. Questo perché le periferie non possono veder calati i progetti dall'alto, progetti e programmi di riqualificazione. È necessario riconoscere il protagonismo dei cittadini e degli abitanti, proprio perché lì si gioca anche un piano importante di riannodare la fiducia e il consenso verso le istituzioni e le politiche.

E, infine, chiediamo a questo Governo di escludere dal Patto di stabilità gli investimenti, da parte di regioni e di comuni, di rigenerazione urbana basati sul riuso dell'esistente finalizzato a rispondere al fabbisogno abitativo di edilizia residenziale pubblica, sociale, nonché culturale, che contrastino l'esclusione sociale e il degrado nelle periferie delle aree urbane. Ecco, credo che queste siano temi fondamentali che noi riusciamo a portare in una mozione. Ci aspettiamo e ci auguriamo che il Governo, dopo aver archiviato il piano, che pure era stato previsto dallo scorso Governo, di finanziamento ai comuni per politiche per le periferie, dia finalmente atto, seguito, corpo, invece, a una strategia mirata sulla riqualificazione dei centri urbani.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rampelli, che illustrerà anche la mozione Lollobrigida ed altri n. 1-00225, di cui è cofirmatario.

FABIO RAMPELLI (FDI). Grazie, Presidente. Un dibattito sulle periferie e il loro stato qui in Parlamento è certamente utile, anzi direi che è assolutamente necessario, affinché rimangano agli atti delle assunzioni di responsabilità, una capacità di lettura analitica di quello che è accaduto nel corso degli anni. Questa è una sede politica, non stiamo in una università, non possiamo ridurci a svolgere dei dibattiti di carattere culturale-accademico, abbiamo anche il compito appunto di individuare responsabilità, chi è stato colpevole di aver fatto scempio del territorio, chi ha voluto, in maniera più o meno scientifica, talvolta rincorrendo delle ideologie oggi vetuste e che ieri sembravano salvifiche per l'umanità, applicare dottrine, teoremi alla trasformazione urbana, fino a costringere decine di milioni di persone a vivere male la propria, unica esistenza. È un argomento che va per forza trattato, altrimenti qui ci troveremmo a fare un qualunque dibattito, da una parte e dall'altra troveremmo facilmente qualche spillo da appuntare sul Governo in ordine alla difficoltà di reperire risorse utili a bonificare il territorio, a migliorare la qualità della vita, a impiccarsi

sugli standard urbanistici non rispettati o forse troppo rispettati e quindi esaurendo le capacità di intervenire operativamente sul territorio per restaurarlo. Diventerebbe una discussione, tutto sommato, facile, ma molto banale, con una parte dell'opposizione pronta appunto a porre in evidenza anche alcuni oggettivi scivoloni fatti dal Governo nella sua prima manovra finanziaria, allorquando ha rischiato - e se non fosse stata per la ribellione autentica dell'opposizione probabilmente così sarebbe finito quel film - di annullare quelle poche cose poste in essere dal Governo Renzi in favore delle periferie, di cui, ahimè, ci si va accontentando, perché, nel deserto di decenni di distrazione, qualcuno, quando ha comunque constatato che qualche milioncino di euro veniva destinato a periferie degradate, ha fatto i salti di gioia e non ha minimamente preso in considerazione il fatto che la Francia avesse stanziato 30 miliardi di euro - 30 miliardi di euro! - per intervenire sull'emergenza periferie. Nessuno ha preso in considerazione l'idea che non solo in Francia, ma anche in altre nazioni europee e occidentali venivano poste in essere politiche di sostituzione edilizia energiche, altro che rigenerazione urbana. Adesso pare che siamo tutti convertiti a questo nuovo totem della rigenerazione urbana, che in fondo è mezza autocritica: siccome non ho la forza e il coraggio per farla fino in fondo, allora mi trincero dietro questa gentile definizione della rigenerazione.

Si può rigenerare Scampia? Il quartiere Zen di Palermo è rigenerabile? Le Lavatrici di Genova sono rigenerabili? Tor Bella Monaca, a Roma, piuttosto che Corviale, sono rigenerabili? Che cosa volete rigenerare, voi che queste periferie le avete distrutte, le avete dilaniate, in una convergenza astrale singolare quanto paradossale tra due scuole di pensiero che si sono date appuntamento sul degrado delle periferie urbane nel mondo, tutte e due figlie dell'*homo oeconomicus*, del materialismo economico, l'una di matrice socialista, l'altra di matrice liberista e capitalista? Da un lato, le periferie monofunzionali garantivano il controllo sociale, cosa cara al totalitarismo comunista; dall'altro, incrementano i profitti, perché quando si costruiscono le stecche inanimate, le torri, quando ci sono questi spazi giganteschi e inaccessibili intorno alle residenze, insieme al controllo sociale schizzano in alto i profitti, quindi c'è lo spazio per la speculazione economica.

Due modelli che si danno appuntamento, apparentemente antitetici, che realizzano in tutto il mondo le stesse terribili città, le stesse invivibili periferie, lo stesso gigantismo teso a trasformare l'uomo in un numero, in un mero consumatore: più sei omologato più compi esattamente il tuo dovere ed entri nella filiera della produzione e del consumo. Una storia triste, che ormai un po' tutti conoscono, persino chi da sinistra si è ispirato a filosofie e ha studiato sociologia, non evidentemente le parti politiche, che ancora sono in ritardo e non se la sentono di battersi il petto. Ma l'autocritica nel mondo culturale che ha animato la sinistra ha fatto finalmente capolino. Il dibattito è ancora a lungo, avremo da affrontare, anche nelle dichiarazioni di voto sulle mozioni, momenti più complessi di questo, più partecipati di questo, magari ci potrà essere lo spazio per l'autocritica, ma l'autocritica ci deve essere, perché qui qualcuno comunque è figlio di tale mondo. E non lo dice chi sta parlando, lo dicono le carte, perché le relazioni ai piani regolatori di Bologna, eccezion fatta per l'ultimo del 1983, esplicitamente fanno riferimento alle tipologie urbanistiche illuminate di Leningrado, Stalingrado e dei Paesi dell'Est europeo a vocazione socialista, quindi questa scelta è stata fatta in maniera intellegibile. E se l'Occidente ha risposto simmetricamente, facendo il verso, è perché non ha avuto l'autonomia, l'indipendenza, la solennità culturale per contrastare quel modello, lo ha assecondato ed è stata subalterna a quel modello, eccezion fatta per il Regno Unito e gli Stati Uniti d'America, per quella parte di mondo occidentale che ha dato, nel caso degli Stati Uniti d'America, una risposta differente, individuale, egoistica, con

la proliferazione delle residenze unifamiliari, la cosiddetta "villettopoli", un altro non luogo, esattamente come un non luogo è la periferia animata nel mondo europeo, nell'antico continente. Il Regno Unito è stato un po' una via di mezzo: in parte, ha replicato nella realizzazione di periferie degradate e disumane, e, in parte, ha dato la risposta più tipicamente anglosassone delle case unifamiliari. Da un lato, slab-urbia e, dall'altro, suburbia.

È ovvio che in questa desolazione, che ha attraversato un secolo di storia dell'umanità, che ha visto edificare città eguali a se stesse perché prive di identità e di senso d'appartenenza, che ha praticato la strada della più cupa omologazione, rendendo la periferia di Tokyo eguale a quella di Algeri, di Hong Kong, eguale a quella di Parigi, alle *banlieue*, a quella di Bruxelles, al Molenbeek, a quella di Roma o di Napoli o di Palermo o di Torino o di Milano; è ovvio che in questa desolazione faccia capolino, insieme al degrado urbano, anche il degrado sociale. È ovvio che la periferia degradata divenga un attrattore autentico per tutti i fenomeni di marginalità sociale che esistano in circolazione. Ed è, alla fine, persino banale immaginare che in un dibattito parlamentare si escludano completamente le premesse, non si faccia né l'anamnesi né la diagnosi, ma ci si limiti ad immaginare una terapia e ognuno ci mette del proprio: chi parlerà in maniera preponderante di immigrazione o di campi nomadi; chi parlerà di rigenerazione urbana immaginando molto semplicemente, come fa solitamente e tipicamente la sinistra, che il problema sia solo quello di aggiustare il tiro, perché tutto in realtà avrebbe funzionato in maniera intellegibile, a regola d'arte, se fossero stati rispettati gli standard, se ci fosse stato quel servizio, se fosse stato realizzato quell'asilo nido, se ci fosse stato un centro culturale, ma io temo che non sia questo il punto, e temo che l'unica soluzione possibile nel processo della rigenerazione, che è pur sempre una via d'accesso alla ristrutturazione del territorio, debba essere individuata nella via maestra dell'autocritica, che si traduce con il fenomeno della sostituzione edilizia, della demolizione e ricostruzione degli ecomostri, di quelle realtà abitative che hanno messo in ginocchio l'uomo.

Noi abbiamo ancora vivo e vegeto il decreto ministeriale n. 1444 del 1968, che, derivato da una normativa e da un'impostazione culturale tedesca, applicata a Francoforte, imponeva - e lo abbiamo visto sviluppato dai primi del Novecento in poi, fino ai giorni nostri - la logica del cosiddetto *zoning*, tradotto in italiano della zonizzazione, cioè delle città monofunzionali. Sarà capitato a chiunque tra noi, di passeggiare dopo le ore 17 in un'area industriale e non incontrare un'anima viva; sarà capitato al contrario a ciascuno di noi di passeggiare in un quartiere residenziale in orario di lavoro e di non incontrare un'anima viva. La zonizzazione ha imposto un paradigma sbagliato, e l'urbanistica di oggi dev'essere rivoluzionata attraverso la modifica sostanziale di quelle leggi che si ispirano a quel decreto ministeriale. La zonizzazione deve saltare per aria, perché l'unica città vivibile è la città a misura d'uomo, e una città a misura d'uomo è una città multifunzionale. Un quartiere vivibile e a misura d'uomo, cioè multifunzionale, vede i negozi ai piani terra, vede gli uffici ai primi piani o gli studi legali e professionali o medici, vede la residenza nei piani superiori; vede questa apparente promiscuità, che fa vitalità e che è stata invece completamente archiviata dall'impatto della zonizzazione che ha creato pezzi di territorio vicini alla desertificazione, quando finisce, cessa quella funzione prestabilita e programmata, e ha reso indispensabile un modello di trasporto pubblico che è un'utopia e che nessuno ha avuto la capacità, nel corso dei decenni, di realizzare, o perché troppo complicato o perché troppo costoso.

Tutto questo ha preso corpo e si è esteso a macchia d'olio nel mondo occidentale, fino al momento dell'autocritica, per una serie di combinazioni che sarebbe qui lungo elencare, ma che comunque devono accompagnare le nostre riflessioni.

Nella nostra mozione noi abbiamo fatto

un po' l'esercizio che hanno fatto tutti, era indispensabile. Abbiamo trovato anche il tempo, in un capoverso, per dire alla maggioranza che è stato un errore clamoroso quello di non istituire la Commissione d'inchiesta, perché quella della XVII legislatura aveva fatto un ottimo lavoro, un lavoro che forse nessuno aveva mai fatto; e aveva consentito a molti parlamentari, provenienti dalle latitudini più disparate, di capire che cosa fosse una periferia, perché è ovvio che chi viene da una realtà di provincia non sappia nemmeno vagamente immaginare che cosa sia una periferia.

Nella nostra mozione, al di là della nostalgia per quella Commissione di inchiesta e per il suo lavoro, abbiamo senz'altro sottolineato i fenomeni di degrado sociale, e questa sorta di guerra tra poveri che è deflagrata letteralmente nelle aree marginali delle grandi città, in questo accavallarsi di disoccupati, immigrati irregolari, nomadi, con i loro campi, con i loro figli non scolarizzati, che vanno a fare rovistaggio, taccheggio, borseggio, scippo, mendicazione, rispetto ai quali evidentemente allo Stato non è mai venuto in mente, neanche per un secondo soltanto, di sottrarre la patria potestà.

A Bibbiano sì, nei campi rom no: dove si condanna un bambino a non avere un futuro, lo Stato non mette in campo la forza per dare in affido i bambini rom e garantire loro comunque la costruzione di una vita dignitosa. A Bibbiano sì, si sottraggono i figli, e non solo a Bibbiano: sono 31 mila casi e oltre in Italia, secondo una consuetudine che abbiamo già avuto la possibilità di commentare anche in quest'Aula; ma non finiremo mai di indignarci per quel che è accaduto.

Abbiamo previsto però, diversamente da altre mozioni, e chiedo al sottosegretario anche indulgenza rispetto all'emissione del parere, di investire su processi più solidi, anche coinvolgendo il privato: perché in un passaggio della nostra mozione si dice che vanno aumentate le risorse, e già questo potrebbe significare da parte del Governo l'emissione di un parere negativo sulla mozione. Glielo dico da subito, sottosegretario: quando noi chiediamo processi maggiormente virtuosi, non chiediamo soltanto che il Governo presti attenzione e sia sensibile e maggiormente concentrato rispetto allo stato penoso in cui versano le nostre periferie, perché sappiamo qual è lo stato delle nostre economie, e quindi sappiamo che la capienza complessiva del Governo non è illimitata. Ma a maggior ragione perché questa è la condizione di fondo, noi dobbiamo attivare dei processi per stimolare il settore edilizio, quel che resta di questo settore, a trasformarsi, da espansione a riconversione, a sostituzione edilizia; magari anche con una premialità in termini di cubatura, che consenta la realizzazione dei cosiddetti servizi, per rendere vivibili le periferie delle città, e uscendo fuori anche da quella demagogia. Guardi, sottosegretario, io sono un ecologista convinto, ma proprio convinto, nel senso che per me il tema non è salvaguardare l'ambiente semplicemente per migliorare la salute dell'uomo, non c'è una considerazione esclusivamente egoistica e biologica, non mi riferisco soltanto al mio presente o al futuro dei miei figli; per me la natura è l'altra faccia del sacro, c'è un motivo in più per tutelarla. Ma questa filastrocca del consumo di suolo zero è una idiozia. Io devo consumare il suolo degradato e devo rendere intoccabile il suolo pregiato. Se non rendo toccabile il suolo degradato, non posso bonificare, riqualificare, ristrutturare, recuperare e sostituire, non posso fare niente.

Nella scorsa legislatura, i professionisti dei gargarismi intellettuali erano quasi arrivati all'approvazione di una legge capestro, sono sempre gli stessi che hanno degradato il territorio e realizzato le periferie dormitorio, che, a intervalli regolari, si risvegliano dal lungo sonno, dal letargo, e dispensano lezioni. Ci volevano anche dare la lezione del consumo di suolo zero. Attenzione, perché anche in questa legislatura la proposta di legge analoga sta camminando. Si deve essere ecologisti consumando il territorio degradato e blindando

il territorio di pregio. È questa la differenza.

E allora, il Governo, con la premialità, deve chiamare a raccolta le energie positive del mondo della produzione e dell'economia, per poterlo far collaborare all'unica soluzione possibile, visto che la sinistra spesso e volentieri si genuflette, rispetto in particolare alla Francia, per la quale nazione c'è una predilezione autentica.

Io ricordo che negli ultimi anni - e concludo, Presidente - Digione, Bordeaux, Parigi, Lione, hanno visto trasformate le periferie. I Presidenti Chirac e Giscard d'Estaing hanno realizzato un piano nazionale varando un'agenzia nazionale per la rigenerazione, anzi per la rinnovazione urbana. È quella la strada da perseguire. Ci sono ecomostri che non sono sanabili e la parola gentile rigenerazione urbana non sempre è efficace. Dobbiamo avere il coraggio di intervenire per demolire e ricostruire quello spazio urbano di cui l'uomo ha estremo bisogno per vivere in pace, in salute e in armonia.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Calabria. Ne ha facoltà.

ANNAGRAZIA CALABRIA (FI). Grazie, Presidente. Con estremo rammarico ci troviamo ancora una volta a persuadere l'attuale Esecutivo a dare la spinta decisiva per dare seguito al lavoro iniziato dal Parlamento nella scorsa legislatura, perché infatti non si può essere miopi di fronte alla richiesta di aiuto che arriva a questo Parlamento da coloro che vivono nelle aree più disagiate delle nostre città.

Il compimento di una vera e propria rigenerazione urbana necessita di una programmazione almeno decennale, un piano di investimenti concreto, che dia la possibilità di rinascita economica e sociale ad ampie aree urbane abbandonate a loro stesse e al loro degrado.

Nella precedente legislatura, erano state poste le basi per dare vita ad un grande progetto per il Paese, un progetto che mettesse al centro dell'attività parlamentare e governativa il tema delle periferie e grandi aree urbane per troppo tempo dimenticate.

Nelle sole 14 città metropolitane, circa 15 milioni di cittadini abita in aree periferiche tradizionalmente intese, ma, se a queste si aggiungono i residenti in zone urbane a vario titolo in difficoltà, la popolazione interessata a interventi significativi in questo campo costituisce la maggior parte degli italiani.

Le periferie delle grandi città italiane sono profondamente cambiate negli ultimi quindici anni e con loro le condizioni di vita di milioni di cittadini sono profondamente peggiorate: l'invecchiamento della popolazione, la sempre maggiore presenza di stranieri, la crisi demografica, unita alla crisi economica iniziata nel 2007 con effetti sul benessere delle persone e sulla finanza pubblica, sono i maggiori fattori che contribuiscono al peggioramento della qualità della vita delle periferie.

Sono ben note, come evidenziato anche dalla Commissione d'inchiesta della scorsa legislatura, le condizioni di degrado territoriale e sociale in aree periferiche di molte città italiane e i disagi che subiscono i suoi abitanti, le situazioni di illegalità e abusivismo presenti, la pericolosità che si manifesta in taluni casi rispetto alla salubrità, alla sicurezza dei cittadini e agli impatti di tali fenomeni sull'ambiente; un equilibrio generale, infatti, quello delle periferie urbane, altamente precario, scosso da processi di impoverimento, dall'aumento delle diseguaglianze sociali e dall'abbassamento delle condizioni di vita di larghi settori di ceto medio e popolare urbano: questa è la dura realtà che affligge una larga fetta della popolazione italiana. Invece sembra, soprattutto in questa legislatura, che sia più semplice voltarsi dall'altra parte; ed ecco che coloro che gridavano di avere abolito la povertà in realtà fanno di tutto per peggiorare le condizioni di vita di chi ci chiede aiuto. L'aumento della pressione fiscale, l'aumento del debito pubblico e quindi dei tassi d'interesse, ha effetti negativi *in primis* su chi già versa in condizioni disastrose, con le amministrazioni comunali costrette a tagliare i già precari servizi pubblici, svilendo ulteriormente le condizioni di vita di

coloro che sono a tutti gli effetti dei dimenticati dal sistema.

Fatevi un giro per le periferie romane in questi giorni. Ci sono quartieri e borgate sommerse da rifiuti nei quali la spazzatura non viene raccolta da giorni, zone franche nelle quali di certo non passa un Capo di Stato ospite del nostro Governo e per cui non è necessario garantire il normale svolgimento dei pubblici servizi; zone che sono delle vere e proprie discariche a cielo aperto, dove sfalcio del verde e potatura degli alberi sono una vera e propria chimera, con drammatiche conseguenze per la sicurezza e per il decoro. O, magari, vogliamo parlare dei trasporti pubblici, con autobus nei quali, se non funziona l'aria condizionata, puoi ritenerti già fortunato, perché da un momento all'altro potresti finire tra le fiamme di un motore di un autobus andato a fuoco: Atac *docet*. Questi sono solo alcuni degli aspetti di una piaga da combattere con le armi normative di cui questo Parlamento può dotarsi.

Cari colleghi, già in occasioni precedenti, affrontando il tema delle periferie, avevamo evidenziato come il degrado non fosse frutto di casualità ma, purtroppo, di scelte sbagliate della politica, che troppo spesso ha deciso di non agire. Pensiamo, per esempio, al degrado del patrimonio immobiliare pubblico e privato, in modo particolare di quello edificato negli anni Sessanta e negli anni Settanta; oppure pensiamo alle scelte architettoniche di pianificazione delle periferie compiute tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta per affrontare l'emergenza abitativa, che invece di risolvere i problemi li hanno aggravati. Basta pensare a realtà come quelle dello Zen di Palermo o di Scampia a Napoli, scelte che hanno semplicemente favorito sacche di criminalità o che hanno dato la possibilità alle organizzazioni criminali di infiltrarsi, sfruttando il disagio e la povertà del tessuto sociale, offrendo possibilità di guadagno attraverso lo spaccio e il contrabbando. Luoghi come le Dighe di Genova o i palazzi di Tor Bella Monaca a Roma, ovvero concentrazioni di fragilità economica e sociale nelle quali si sono aggiunti un numero indecifrato di clandestini. Le zone periferiche di cui sto parlando sono zone delle città dove gli edifici sono in degrado e i servizi di trasporto, assistenza sanitaria e sociale sono molto più che carenti, e dove la presenza degli stranieri rende difficile la convivenza. Sono le periferie nelle quali proliferano i minimarket, i *phone center*, i *money transfer* o negozi etnici, che nel frattempo hanno soppiantato i cosiddetti negozi di vicinato, contribuendo a un inasprimento delle tensioni sociali anche nei confronti degli immigrati, purtroppo anche nei confronti di coloro che hanno nel tempo cercato di integrarsi. Insomma, si è dato luogo ad una progressiva mancanza di controllo sociale informale, con lo scadimento del senso di identità e di appartenenza a una realtà territoriale. Come ho già sottolineato, per intervenire efficacemente sulle periferie e sulle città non ci si può limitare ad azioni frammentarie o episodiche, ma è necessario mettere in cantiere un grandissimo progetto nazionale, i cui risvolti non si limitano al miglioramento delle condizioni sociali ed ambientali, ma possono costituire, come avviene negli altri Paesi europei, anche un meccanismo di sviluppo economico e occupazionale sostenibile.

Il contesto generale di riferimento, sia per l'interpretazione dei fenomeni di trasformazione delle città e delle periferie, sia per l'individuazione delle migliori condotte per gli interventi non può che ispirarsi ai principi dell'agenda urbana europea. Gli obiettivi generali da porsi per intervenire nelle periferie devono, quindi, essere la tutela della qualità della vita, della sicurezza e della salute dei cittadini, l'inclusione sociale, il lavoro e la valorizzazione delle competenze, la promozione dell'economia circolare e il supporto della transizione digitale, l'attenzione alle problematiche legate ai cambiamenti climatici, l'energia rinnovabile e la qualità dell'aria, l'uso sostenibile del territorio e il mantenimento delle aree naturali, il sostegno all'accesso alla casa e all'abitare dignitoso e sicuro, lo sviluppo di reti per

la mobilità sostenibile, l'innovazione della pubblica amministrazione per promuoverne l'efficienza al servizio dei cittadini.

In particolare, grazie soprattutto al lavoro svolto dalla Commissione d'inchiesta sulle periferie della scorsa legislatura, tra l'altro ben presieduta da un esponente di Forza Italia, erano state tracciate delle linee guida che, colpevolmente, questo Governo ha deciso di abbandonare. In primo luogo era stata evidenziata la necessità di istituire un riferimento centrale univoco volto a rafforzare gli strumenti parlamentari e governativi per promuovere e gestire le politiche urbane. Per questo, eravamo favorevoli a rendere permanente una Commissione bicamerale per le città e per le periferie, al tempo stesso cercando di individuare una responsabilità univoca a livello governativo. In secondo luogo, la necessità di adottare un programma pluriennale per l'intervento urbano, un vero e proprio piano strategico per le città italiane, rilevante non solo come impegno finanziario ma soprattutto come significativa espressione di un impegno politico di Stato, regioni e autonomie locali per l'adeguamento delle nostre città a standard di vivibilità e sicurezza comparabili con quelli europei.

Ancora, serve rendere sistemiche delle politiche per la rigenerazione urbana, perché il tema delle periferie tenderà a coincidere sempre di più con una questione urbana complessiva, crescendo la necessità di adottare azioni e strategie a medio e lungo termine, oltre a misure immediate per pianificare strategicamente lo sviluppo urbano nella direzione della qualità, della crescita, della coesione sociale e della sostenibilità. Attuare, quindi, una strategia di rigenerazione che prefiguri un nuovo assetto decentrato della struttura urbana policentrica, sostenibile e accessibile, finalizzata al raggiungimento di un'integrazione tra città abusiva e città pianificata. Poi, bisogna favorire un ritorno alle politiche abitative. È indispensabile che il Parlamento e il Governo tornino ad affrontare il tema della casa, che pure in passato ha rappresentato un terreno rilevante delle politiche pubbliche. Faccio riferimento a tutte quelle situazioni di precarietà e di fabbisogni abitativi non soddisfatti, alle reazioni illegali, come le occupazioni abusive di immobili, privati e pubblici. Inoltre, in molte realtà urbane e periferiche, a fronte di una domanda abitativa in aumento, è presente una buona parte di patrimonio abitativo disponibile, sulla quale incidono, però, le incapacità gestionali e le difficoltà finanziarie degli enti che si occupano della casa, rendendo le abitazioni prive delle necessarie condizioni di agibilità. Un altro aspetto da tenere in considerazione è quello dell'abusivismo edilizio, che deve essere combattuto con degli appositi strumenti normativi.

A tutto ciò si aggiunge un aspetto fondamentale, che incide negativamente sulla qualità della vita delle aree interessate, ovvero la qualità del patrimonio edilizio: circa il 40 per cento degli edifici italiani ha una vetustà superiore ai cinquant'anni e ben il 56,7 per cento degli edifici non è soggetto ad alcuna normativa energetica e pertanto produce alti consumi, con rilevanti oneri per gli utilizzatori e negativi impatti per l'ambiente. Inoltre, bisogna garantire adeguate politiche per la sicurezza nelle periferie, magari attraverso il potenziamento di specifici strumenti, per esempio quei sistemi di indagine riservati alle forze di polizia.

In particolare, si dovrebbe garantire in maniera omogenea, nell'intero territorio nazionale, il coordinamento tra sicurezza pubblica e polizia locale, definendo finalmente in maniera diretta e unitaria ruolo, qualifica specifica e dipendenza istituzionale degli operatori della polizia locale e funzioni di polizia amministrativa locale. Entrando più nello specifico, ritengo che sia opportuna un'attenta verifica dell'impatto sociale nelle grandi società sia della presenza dei campi rom, sia di coloro che sono stati definiti "gli invisibili", ovvero quei clandestini irregolari arrivati nel nostro Paese. Nell'ottica di un rinnovato piano per le periferie,

un'attenzione particolare va data all'aumento delle opportunità per i soggetti più deboli, non solo attraverso gli investimenti su opere, ma soprattutto con la realizzazione di servizi e sperimentazioni di azioni immateriali a sostegno di progetti di inclusione sociale, di produzione culturale e di nuovo *welfare*.

Forza Italia aveva inserito nel suo programma elettorale la necessità di superare nelle grandi città la spesa inefficace, che è legata alla mancanza di coordinamento degli enti statali nazionali che organizzano i servizi alle persone, in particolare scuola, trasporti pubblici e sanità. Nella scorsa legislatura il Governo di centrosinistra, nel 2015-2016, ha messo a disposizione circa 2 miliardi di euro con il bando periferie, ma l'operazione si è rivelata poi un autentico fallimento. In mancanza di un progetto serio e sistematico e di una cabina di regia organica ciò si è trasformato in una "legge mancia", in cui si è distribuito un po' di denaro che non si riusciva a dare per altre vie a tutti i comuni, con un criterio di precedenza legato al progetto esecutivo. Anche per questo motivo avevamo proposto la creazione di una struttura di coordinamento presso la Presidenza del Consiglio dei ministri per definire gli standard qualitativi dei servizi pubblici nelle aree obiettivo periferie e coordinare la programmazione e l'impiego dei fondi del piano pluriennale congiuntamente ai fondi europei e alle linee di investimento dei Ministeri.

Inoltre, avevamo previsto una sorta di piano pluriennale, il sostegno delle attività che svolgono le associazioni e fondazioni di diversa natura che operano nelle aree obiettivo periferie, a fianco degli enti locali, definendo obiettivi e ambiti progettuali.

Di particolare rilievo è inoltre il rafforzamento della scuola nelle periferie, non ancora pienamente inclusiva, a causa degli elevati tassi di dispersione e abbandono e che, invece, deve essere messa nelle condizioni di contrastare il disagio e le esclusioni, ricostruendo comunità e offrendo nuove opportunità di crescita.

È inoltre necessaria la valorizzazione dell'economia urbana: durante il corso della sua indagine, nella scorsa legislatura, la Commissione d'inchiesta aveva verificato tra le maggiori criticità la progressiva chiusura dei negozi di vicinato, laddove la scomparsa di attività di economia legale ha in molti casi lasciato spazio ad attività economiche illegali e spesso illecite. A tal proposito ci eravamo fatti promotori di garantire maggior sostegno alle attività economiche di commercio e artigianato nelle periferie delle grandi città per favorire l'occupazione e il presidio di quartiere attraverso la presenza di attività economiche legali o, meglio, garantire un'azione di sostegno alle attività economiche che operano nelle aree obiettivo periferie circoscritte nelle quattordici aree metropolitane, sul modello della legge n. 488, al fine di realizzare misure straordinarie come lo sgravio contributivo per tre anni per ogni nuova assunzione; la deduzione dal reddito personale fino a 100 mila euro per investimenti o contributi in capitale per ogni impresa commerciale, artigianale o di servizi con sede operativa all'interno delle aree obiettivo periferie; un contributo in conto capitale pari al 30 per cento per acquisto di sistemi di sicurezza, di videosorveglianza, illuminazione esterna automatica, destinati ad imprese commerciali, artigianali e di servizio aventi sede operativa nelle aree obiettivo periferie; infine garantire attraverso i giusti canali un'adeguata operazione comunicativa volta al rafforzamento delle identità urbane e metropolitane. Nel processo di riqualificazione urbana è necessario un coinvolgimento e una partecipazione a 360 gradi dei cittadini i quali devono sentire la presenza dello Stato e delle istituzioni. Non devono sentirsi abbandonati al degrado, all'illegalità e all'incuria: è il solo modo per non lasciare libero campo alle organizzazioni criminali le quali sanno ben approfittare della situazione drammatica descritta da questo mio intervento. Questo lo Stato può farlo anche avviando un processo di affiancamento a tutte le associazioni che operano generosamente sui territori,

sostenendole in un'operazione di coesione sociale di più ampio respiro.

Alla luce di tutto quello che ho detto, a nome del gruppo di Forza Italia ribadisco la necessità di ripartire da una Commissione che possa sancire finalmente un cambio di rotta e che sia in grado di consegnare ai nostri figli luoghi più sani e più vivibili. Come vi ripetiamo da tempo, un Paese che non punta sulle infrastrutture, sulle città, sul miglioramento della qualità della vita delle persone è un Paese che non ha molta strada da fare. Con la responsabilità che dovrebbe contraddistinguere il Parlamento votiamo subito per l'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta finalizzata ad approfondire e ad affrontare i problemi relativi alle condizioni di sicurezza e allo stato di degrado delle città e delle loro periferie con l'auspicio che tale iniziativa, alla luce del lavoro svolto in precedenza, possa assumere caratteri permanenti o quantomeno di lungo periodo. Mi auguro che tale iniziativa possa incontrare l'unanime consenso di tutte le forze politiche soprattutto tra i partiti della maggioranza. Governare significa assumersi le proprie responsabilità; sopravvivere politicamente non prendendo iniziative significa invece venire meno al mandato ricevuto dai propri elettori i quali, vi assicuro, sono ben attenti *(Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Sensi. Ne ha facoltà.

FILIPPO SENSI (PD). Grazie, Presidente. Sottosegretario, onorevoli colleghi, metto subito le mani avanti - confesso - parlerò di Roma come fosse la *forma urbis*, la pianta di una riflessione più generale e universale sul degrado e recupero, sostenibilità e sviluppo, rigenerazione e marginalizzazione. Parlo con senso di urgenza se penso che a meno di dieci chilometri da qui, a Primavalle, oggi si è acceso un altro rogo di disperazione che è stato cercato, voluto, istruito, esibito. C'è stato un tempo nel quale centro e periferia si potevano ancora definire l'uno in contrapposizione all'altra: concetti relazionali ma non relativi. La periferia era ciò che si oppone al centro: area distante da e remota; negazione del centro e del suo ordine radiale, della sua organizzazione e perfino della sua forza di legge e di gravità. Come se in principio fosse stato il centro e la periferia il suo calo di tensione, la sua perdita di fuoco, il suo sfilacciamento e slabbramento, la sua progressiva sparizione. Era un tempo di compartimenti stagni, di confini ben tracciati, di tassonomie definite ed universalmente accettate, subite magari ma condivise. Oggi - non so esattamente datare da quando sia iniziato quest'oggi - viviamo piuttosto in un continuum che rende impossibile distinguere questi attraversamenti e che anzi li sfalda, li complica e li innervosisce rendendoli non solo difficilmente rilevabili ma addirittura inutili. Dove inizia oggi la periferia delle nostre città? Dove finisce il loro centro dal momento che il loro ordine, l'ordine del e dal centro si è fatto impossibile? Dove cade oggi - dico oggi, adesso - il centro di questa città? In quest'Aula semideserta, svuotata ogni giorno di più di senso e dignità da un disegno preciso di questa maggioranza o a Cardinal Capranica?

A Roma, città che ci ospita, perché a Roma non ci vivi, ti ospita, città policentrica e diffusa, multiverso, nessuno sa più veramente se il centro coincida con il suo centro storico o con il *limes* del raccordo anulare, estrema illusione di una modernità che è ancora definitiva e distingueva haussmaniana dentro e fuori dal raccordo. E questo può dirsi forse delle altre città globali dove sempre più si addossa e concentra appunto la vita di milioni di persone, come è stato ricordato da chi mi ha preceduto. Centro e periferia non definiscono più due luoghi divisi da una distanza, piuttosto attraversati, tagliati da questa distanza, forme dell'abitare quindi dell'identità, dell'anima delle città, periferia che abita e invade, e "gentrifica" il centro, lo cortocircuita, lo scassa, lo occupa. Nelle diverse città che Roma è, l'*urbs*, sembra quasi essersi prodotto

un rovesciamento, con la periferia a segnare il punto di una identità forte che il centro, buono per ruderi, negozi e turisti, non riesce più a trattenere se non come una diafana Morgana da siti di prenotazioni alberghiere. "Qui ci manca tutto, non ci serve niente" recita il cartiglio del benvenuto a Rebibbia disegnato da Zerocalcare, come a dire il rovesciamento non solo si è prodotto ma la sua sequenza si è conclusa. Il mio problema non è più di non essere te che non mi servi più; l'ordine simbolico è stato capovolto: il centro è periferico rispetto a dove si vive e odia e ama e lotta e resiste, luogo reso remoto e inessenziale, un altrove, un *nowhere*, non più orizzonte e meta. E però ci manca tutto, ammonisce Zerocalcare, come se la periferia, le iper-periferie come usa adesso, restasse abitata e agitata da un'assenza non più di un centro ma di sé, una identità cava, vuota, bucata, uno sprofondo, come diciamo a Roma letterale, un *malaise* che non spinge più fuori ma, al contrario, ingoia, paralizza, blocca, divora, collassa, centripeta e centrifuga allo stesso tempo e che si barrica, come rivendicava oggi uno striscione di fronte ai poliziotti in tenuta antisommossa, si riserra, pensa di bastarsi, pensa che basta. Mi chiedo - la mia è semplicemente una domanda e sappiamo bene tutti - e una volta sgomberato? Una volta dispersi per la città 400 disperati senza soluzioni abitative, senza un tetto dove andare, senza reti di assistenza, quale legalità avremo ripristinato? Quale diritto avremo difeso? Quale spazio avremo conteso al degrado e all'insicurezza? Lo abbiamo visto tante, troppe volte in passato: Torre Maura, Casal Bruciato, riflettori accesi, molto Pavlov, poi chissà. Come è andata a finire? Che non è cambiato niente; che la disperazione si è raggrumata dov'era o poco più in là; che l'ostilità si è fatta sorda fino alla prossima volta. C'è stato un tempo nel quale la distanza chilometrica dal centro definiva un'appartenenza anche politica e su questa inversione sappiamo si gioca gran parte della riflessione che la sinistra - parlo di noi - si ritrova sempre di nuovo a fare su di sé: la sinistra ZTL, la sinistra dei centri storici. Scriveva qualche poco fa con discanto e chiaroveggenza uno che Roma la sa e bene, Walter Tocci: "È ormai di moda dire che bisogna tornare in periferia, spesso lo dicono coloro che non ci sono mai stati. E soprattutto non si dice mai a fare cosa". È sacrosanto. Linee di faglia che non valgono solo per noi o da noi e non solo sull'asse destra-sinistra; andatevi a vedere la distribuzione territoriale del voto inglese per la Brexit o i colori della cartina della Francia dei gilet gialli o dell'America di Trump quella dei muri e dei centri di detenzione. Penso che noi non siamo soltanto chiamati a sovvertire questa lettura, a falsificarla ma a non crederci, a non concedere un centimetro a questa retorica mascherata da fatto. Scusate se parlo della mia parte politica ma credo rilevi per tutti: per non asseverare una visione della città che non risponde più al suo cambiamento e straniamento, a quella inversione di polarità e ibridazione che non può più essere banalizzata in nuovi stereotipi, in nuovi *cluster*, in nuovi luoghi comuni. Vogliono spingerci là, recintarci là, in un *frame* comodo al loro discorso, funzionale alla loro comunicazione, che è popolata di spettri e di paure, di pulsioni e finzioni nelle quali non dobbiamo avere più timore di cadere perché non esistono più e perché sono superate da quella stessa realtà che viene brandita a colpi di sondaggi e scorciatoie, buon senso tanto al chilo e manipolabile per una *card* su Facebook o una *gif* da girare su *whatsapp*. Ecco dai luoghi comuni dobbiamo forse ripartire: da luoghi e spazi contesi alla mancanza di senso e condivisi. Esserci intanto, nonché basti o che esaurisca figurarsi, ma esserci, essere lì, ascoltare, farsi sentire, starci e capire. Ricominciamo da qui: da quel pianificar facendo che è stato il segreto di una lunga durata per tanti anni proprio qui a Roma, da quella partecipazione che oggi offre una tutt'altro che flebile speranza in una città devastata come Roma, devastata da un'amministrazione che l'ha ridotta allo stremo, allo spasimo, ai suoi minimi termini.

E non è un caso che, per paradosso, come fossimo nella *Via del Campo* di De Andrè,

questa città, bombardata dall'incuria e dalla *mala gestio*, stia conoscendo una sua rinascenza culturale e civile, dal *trap* al teatro, dalla scrittura al fumetto, e non grazie ma nonostante, non grazie ma nonostante! È la prima volta, a mia memoria, che sono l'indifferenza e l'ignavia a governare questa città e non un disegno, perfino sbagliato, ma che sia un disegno, un'idea, uno straccio di idea. Niente di tutto questo!

E, tuttavia, voglio sperare ancora nel lavoro paziente e strategico che si sta realizzando, per esempio, in terzo municipio, grande come una città e che un tempo si sarebbe detto laboratorio di una città possibile e non provvisoria, inclusiva e non densa, intensa e non esausta o satura, nelle proposte su cui sta lavorando il Forum disuguaglianze diversità, sui temi della giustizia sociale e della cittadinanza, su esperienze di ricuciture e rammendo, consapevoli che - e cito ancora Tocci - "si possono fare le piccole cose solo avendo in mente un'ambizione".

Nel 2015 fu questa consapevolezza culturale e urbanistica, civile prima ancora che economica, a spingere i Governi, dei quali mi onoro di aver fatto parte, a varare e a sostenere un programma straordinario di riqualificazione urbana che questo Esecutivo ha disdetto e vanificato, come ricordava prima l'onorevole Gariglio. E non è solo un peccato per i fondi impegnati, per i progetti già avviati, per il carattere partecipativo del provvedimento: è un peccato per l'idea sottesa che è il vero *leitmotiv* di questo Governo, quella dello stallo, di un contraddire che non propone, di un'interruzione che frena, blocca e fa arretrare.

La mozione, che i miei colleghi hanno illustrato prima di me, si concentra su strategie di sviluppo mirate ai luoghi e alla questione delle aree interne come snodo decisivo all'incrocio e al limitare dei possibili che ci attendono su ambiente, riqualificazione, valorizzazione, riuso, sicurezza e integrazione, nelle città dove centro e periferia non possono più essere separati come non si riguardassero e come non si richiamassero.

Partire da questa consapevolezza, farci i conti, agire, come ci indicava Alessandro Leogrande - e ho concluso, Presidente - ragionando su Taranto, raccordando il frastagliato, lavorando sulle macerie di una comunità frantumata. E non è ordinaria amministrazione o disbrigo degli affari correnti, ma tutt'altro. Dobbiamo - apro e chiudo le virgolette – "riammagliare la città", scriveva Leogrande. Quale impegno più alto, più assennato e semplice, più necessario e urgente di questo *(Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico)*?

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Prendo atto che il rappresentante del Governo si riserva di intervenire successivamente.

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Fatuzzo. Ne ha facoltà.

CARLO FATUZZO (FI). Presidente, ieri, domenica, mi trovavo a Stradella, una cittadina in provincia di Pavia, e una signora che era al bar mi ha sventolato davanti questo giornale, naturalmente della provincia di Pavia, il cui titolo a nove colonne era: "Taglio rivalutazioni, per 29 mila pavesi la pensione adesso diventa più leggera". E poi: la norma colpisce in tutta Italia sei milioni di pensionati, i quali, tra l'altro, sono dieci anni che non hanno alcun aumento mentre a Milano viene aumentato il biglietto dell'autobus e della metropolitana di botto da 1,50 euro a 2 euro, con un aumento del 33 per cento. Le pensioni aumenteranno del 33 per cento fra 2.000 anni probabilmente, ma non è questo che i pensionati si aspettano da noi parlamentari.

Quindi io, per tramite suo, invito tutti i colleghi a rendersi conto che quello dei pensionati è un problema vero, è un problema serio che va risolto, deve essere risolto e

solamente il Parlamento lo può risolvere.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Azzolina. Ne ha facoltà.

LUCIA AZZOLINA (M5S). Grazie, Presidente. L'anno scolastico appena concluso ha visto, ancora una volta, moltissimi supplenti nelle nostre aule ed è evidente che questi numeri saranno ancora più significativi a settembre, quando le molteplici supplenze si aggiungeranno agli effetti delle domande di pensionamento.

Proprio "quota 100", tuttavia, ci offre l'opportunità di rispondere a quest'emergenza con i fatti e non solo con le parole. Gli sforzi del Governo per la scuola sono stati tanti ma adesso occorre fare un passo in più e l'occasione viene proprio dall'entrata a regime delle nuove misure previdenziali.

Per questo ho presentato un'interrogazione in cui chiedo al Ministro Bussetti che i posti liberati dall'accoglimento delle domande di "quota 100" vengano utilizzati al 50 per cento per le immissioni in ruolo a graduatorie ad esaurimento e vincitori idonei di concorso a tempo indeterminato e al 50 per cento per le operazioni di mobilità. Ovviamente, la medesima attenzione si deve avere nei confronti del personale ATA.

Credo si tratti di un atto di vitale importanza per combattere il fenomeno della "supplentite", restituendo finalmente stabilità emotiva e professionale a una categoria troppo spesso bistrattata, nonostante svolga una funzione vitale.

Se non si procedesse come auspicato dal MoVimento 5 Stelle dovremmo attribuire nuove supplenze al 31 agosto su quei posti, con un aumento ulteriore di contratti a termine. Assumere anche da "quota 100" sarebbe una prima grande risposta ai docenti e agli ATA che da troppo tempo attendono la stabilizzazione.

Spero con fiducia in una risposta del Ministro Bussetti che accolga le richieste del MoVimento 5 Stelle e di tutto il personale scolastico *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Faro. Ne ha facoltà.

MARIALUISA FARO (M5S). Grazie, Presidente. L'agricoltura è una delle principali attività economiche in Italia e la Puglia, con la sua produzione, incide notevolmente alla crescita di questo settore.

Va anche detto che la nostra agricoltura è costantemente minacciata da eventi calamitosi di particolare varietà e intensità che a più riprese nel corso di un anno rovinano i raccolti e, quindi, le produzioni agroalimentari, con importanti ripercussioni sull'economia del territorio. È il caso di questi ultimi giorni, durante i quali l'Italia è stata colpita da una perturbazione che ha provocato ingenti danni, in particolare sulla costa adriatica. Nella giornata di sabato il Gargano è stato nuovamente colpito da una terribile tromba d'aria e da una forte grandinata che hanno causato gravissimi danni all'agricoltura e agli impianti turistici.

L'agricoltura e il settore agroalimentare, come detto, rappresentano i punti di forza del nostro sistema economico e anche se le calamità rappresentano eventi fortuiti, e quindi imprevedibili, tutti noi abbiamo l'obbligo di contribuire, per quanto rientra nelle nostre competenze, a sostegno dell'agricoltura e della tutela dell'ambiente.

Non possiamo più rimanere indifferenti, il mondo non può girarsi dall'altra parte. Il clima sta cambiando e i segnali dell'inquinamento atmosferico sono ormai evidenti. Da soli non possiamo raggiungere alcun obiettivo ma possiamo – anzi, dobbiamo! - essere i promotori di un dialogo internazionale che sia in grado di sensibilizzare ad ampio raggio tutti quei Paesi industrializzati che, nel 1997, firmarono a Kyoto l'importante documento contro il surriscaldamento terrestre, affinché adottino politiche ambientali che vadano verso la riduzione delle emissioni in atmosfera.

Il mio appello, Presidente, si rivolge ai

comuni del Gargano principalmente colpiti, in particolare San Nicandro Garganico, dagli ultimi fenomeni affinché si attivino le procedure per far sì che gli agricoltori possano essere risarciti dei danni subiti.

Inoltre, mi rivolgo a tutti i colleghi che siedono qui in quest'Aula nonché al Governo per far sì che si adottino velocemente tutti quei provvedimenti volti a sostenere i nostri agricoltori in momenti difficili come questo.

Nel concludere, signor Presidente, voglio esprimere la mia vicinanza a tutti gli agricoltori italiani e, in particolare, agli agricoltori del Gargano e di San Nicandro Garganico che oggi si trovano a fronteggiare l'ennesima calamità e, nonostante tutto, riescono a custodire i valori della propria terra nei loro prodotti, attraverso i quali fanno conoscere la Puglia nel mondo *(Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle)*.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 16 luglio 2019 - Ore 11

1. Svolgimento di interrogazioni .

(ore 15,30)

2. Seguito della discussione della proposta di legge:

PICCOLI NARDELLI ed altri: Disposizioni per la promozione e il sostegno della lettura. (C. 478-A)

e delle abbinate proposte di legge: BELOTTI ed altri; MOLLICONE ed altri; FRASSINETTI ed altri; CASCIELLO ed altri. (C. 1410-1516-1614-1686)

Relatrice: CARBONARO.

3. Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:

BRAMBILLA; SCHULLIAN ed altri; SCHULLIAN ed altri; SCHULLIAN ed altri; GEBHARD ed altri; MOLTENI ed altri; COMAROLI ed altri; BALDELLI ed altri; GUSMEROLI ed altri; DE LORENZIS ed altri; PAGANI e PIZZETTI; BERGAMINI; CROSETTO; MULE' ed altri; GADDA ed altri; MELONI e LOLLOBRIGIDA; FRASSINI ed altri; MACCANTI ed altri; SCAGLIUSI ed altri; VINCI ed altri; VINCI ed altri; BUTTI ed altri; ZANELLA ed altri: Modifiche al codice della strada.

(C. 24-192-193-219-234-264-367-681-777-1051-1113-1187-1234-1245-1348-1358-1364-1366-1368-1399-1400-1601-1613-A)

— Relatori: DE LORENZIS e DONINA.

4. Seguito della discussione delle mozioni De Maria ed altri n. 1-00199, Muroni ed altri n. 1-00223 e Lollobrigida ed altri n. 1-00225 concernenti iniziative in materia di politiche urbane e riqualificazione delle periferie .

La seduta termina alle 19,05.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 20,30.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.

18STA0069400