

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO
SEDE LEGISLATIVA

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 GIUGNO 2009PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI****INDICE**

	PAG.	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (772); Lulli ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (844); Conte: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di regole di comportamento nell'esecuzione dei servizi di polizia stradale, di limiti all'utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità e di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per la violazione dei limiti di velocità (965); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (1075); Boffa ed altri: Introduzione dell'articolo 126-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di idoneità alla guida di
Proposte di legge (Discussione e rinvio):		
Zeller e Brugger: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni (44); Contento: Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale (419); Formisano Anna Teresa: Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi (471); Meta ed altri: Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (649); Carlucci: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: (Misto-RRP).

ciclomotori (1101); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in materia di contrassegni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide (1190); Vannucci: Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori (1469); Lorenzin ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida accompagnata dei minori di anni sedici e di esercitazioni di guida (1488); Moffa ed altri: Disposizioni per il miglioramento della segnaletica stradale e delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (1717); Minasso ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (1737); Giammanco: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti (1766); Dussin Guido ed altri:

PAG.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (1998); Cosenza: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (2177); Barbieri: Modifica degli articoli 72, 75, 76, 78, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli e di omologazione degli stessi e delle loro dotazioni (2299); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato (2322); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni in materia di bevande alcoliche e interventi per il miglioramento della sicurezza stradale (2349); Stasi: Modifiche agli articoli 126-*bis* e 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di superamento dell'esame per il recupero del punteggio della patente nonché di adempimenti degli enti locali in ordine ai proventi delle sanzioni amministrative (2406):

PAG.

Valducci Mario, <i>Presidente</i>	4, 7
Moffa Silvano (PdL), <i>Relatore</i>	5
<i>ALLEGATO</i> : Testo integrale della relazione introduttiva del deputato Moffa	8

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,15.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del Regolamento, la pubblicità della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Discussione delle proposte di legge Zeller e Brugger: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni (44); Contento: Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale (419); Formisano Anna Teresa: Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi (471); Meta ed altri: Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (649); Carlucci: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (772); Lulli ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (844); Conte: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di regole di comportamento nell'esecuzione dei servizi di polizia stradale, di limiti all'utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità e di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per la violazione dei limiti di velocità (965); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (1075); Boffa ed altri: Introduzione dell'articolo 126-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di idoneità alla guida di ciclomotori (1101); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in materia di contrassegni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide (1190); Vannucci: Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori (1469); Lorenzin ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida

accompagnata dei minori di anni sedici e di esercitazioni di guida (1488); Moffa ed altri: Disposizioni per il miglioramento della segnaletica stradale e delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (1717); Minasso ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (1737); Giammanco: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti (1766); Dussin Guido ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (1998); Cosenza: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (2177); Barbieri: Modifica degli articoli 72, 75, 76, 78, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli e di omologazione degli stessi e delle loro dotazioni (2299); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato (2322); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni in materia di bevande alcoliche e interventi per il miglioramento della sicurezza stradale (2349); Stasi: Modifiche agli articoli 126-bis e 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di superamento dell'esame per il recupero del punteggio della patente

nonché di adempimenti degli enti locali in ordine ai proventi delle sanzioni amministrative (2406).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni »; Contento: « Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale »; Formisano Anna Teresa: « Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi »; Meta ed altri: « Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale »; Carlucci: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida »; Lulli ed altri: « Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore »; Conte: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di regole di comportamento nell'esecuzione dei servizi di polizia stradale, di limiti all'utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità e di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per la violazione dei limiti di velocità »; Velo ed altri: « Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti »; Boffa ed altri: « Introduzione dell'articolo 126-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di

idoneità alla guida di ciclomotori»; Velo ed altri: « Modifiche agli articoli 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in materia di contrassegni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide »; Vannucci: « Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori »; Lorenzin ed altri: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida accompagnata dei minori di anni sedici e di esercitazioni di guida »; Moffa ed altri: « Disposizioni per il miglioramento della segnaletica stradale e delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »; Minasso ed altri: « Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore »; Giammanco: « Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti »; Dussin Guido ed altri: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili »; Cosenza: « Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti »; Barbieri: « Modifica degli articoli 72, 75, 76, 78, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli e di omologazione degli stessi e

delle loro dotazioni »; Consiglio regionale del Veneto: « Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato »; Consiglio regionale del Veneto: « Disposizioni in materia di bevande alcoliche e interventi per il miglioramento della sicurezza stradale »; Stasi: « Modifiche agli articoli 126-bis e 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di superamento dell'esame per il recupero del punteggio della patente nonché di adempimenti degli enti locali in ordine ai proventi delle sanzioni amministrative ».

Ricordo che la Commissione ha esaminato in sede referente le proposte di legge in titolo e ha elaborato un testo unificato sul quale le Commissioni competenti hanno espresso i prescritti pareri. Successivamente, nelle sedute del 19 e 20 maggio la Commissione ha approvato ulteriori emendamenti, volti, tra l'altro, a recepire le condizioni contenute nei pareri delle Commissioni giustizia e bilancio. È stato quindi richiesto, in presenza dei necessari presupposti, il trasferimento in sede legislativa delle proposte di legge in esame, deliberato dall'Assemblea nella seduta del 27 maggio 2009.

Avverto che l'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi ha definito l'organizzazione della discussione delle proposte di legge in esame, stabilendo altresì il tempo disponibile, ripartito ai sensi dell'articolo 25, comma 3, del Regolamento.

L'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi ha altresì stabilito il termine per la presentazione degli emendamenti, fissandolo a giovedì 25 giugno, alle ore 12.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Invito il relatore, onorevole Moffa, a svolgere la relazione introduttiva.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Grazie presidente. Se i colleghi sono d'accordo eviterei di svolgere integralmente la relazione, di cui chiedo al presidente di autorizzare la pubblicazione in allegato al resoconto, per riassumerne brevemente il

contenuto e lasciare ampio spazio alla discussione di merito.

In primo luogo, partirei da una considerazione preliminare, ossia che la Commissione ha svolto, su un tema di grande rilevanza, un lavoro complesso, articolato, difficile pur tuttavia sempre partecipato che, come i colleghi sanno, ha avuto una lunga gestazione, essendo iniziato con un'indagine conoscitiva, portata a termine nella passata legislatura, i cui contenuti sono stati ripresi in gran parte nelle varie proposte di legge assegnate alla Commissione.

Come ricorderete è stato costituito un comitato ristretto, è stata svolta un'analisi molto attenta dei contenuti ed è stato elaborato un testo unificato che personalmente valuto con soddisfazione e che credo possa risultare soddisfacente per l'intera Commissione. Per la prima volta dopo molto tempo, infatti, è stato elaborato un intervento legislativo organico da parte di una Commissione parlamentare in tema di trasporti, su questioni che finora erano state affrontate in maniera episodica, più sull'onda delle emozioni, che non attraverso un'analisi complessiva dei problemi.

Vorrei inoltre sottolineare come il trasferimento in sede legislativa attesti anch'esso l'ampia condivisione del lavoro svolto e rappresenti un'importante affermazione della centralità del Parlamento.

Rivendico pertanto alla Commissione un risultato estremamente positivo, di aver cioè organicamente affrontato il tema della sicurezza nella sua complessità, e di non essersi limitata soltanto ad inasprire alcune sanzioni del codice della strada, alcune delle quali peraltro connesse a gravi violazioni. In altre parole il tema della sicurezza è stato affrontato sotto i diversi profili che lo caratterizzano, quali quello della prevenzione, quello del potenziamento dei controlli, quello delle infrastrutture e infine quello della strumentazione dei veicoli e dei dispositivi di cui sono equipaggiati.

Tutto questo ci ha portato anche ad introdurre elementi sicuramente innovativi, rispetto all'attuale disciplina recata

dal codice della strada. Sotto questo profilo ritengo doveroso evidenziare che un lavoro comune è stato portato avanti anche con il Governo. Ringrazio a tale proposito il Ministro, il sottosegretario Giachino che ci ha seguito fin dall'inizio, e gli organi tecnici del ministero, che, insieme ai nostri uffici, hanno aiutato la Commissione a predisporre questo testo.

Abbiamo scelto deliberatamente di non affrontare il tema più generale della riforma del codice della strada, che pure è un problema che rimane sullo sfondo; si tratta di una questione che dovrà essere affrontata mediante un disegno di legge di delega al Governo, e che auspico possa portare ad un'ulteriore semplificazione.

Il tema della semplificazione, peraltro, è stato affrontato anche dalla Commissione nel testo all'esame, a seguito di un'attenta considerazione delle difficoltà che incontra il cittadino e l'utente, rispetto ad alcuni adempimenti amministrativi; mi riferisco, in particolare, ad una serie di adempimenti che aggravano, dal punto di vista burocratico, la vita dei cittadini; si potrebbe anche considerare, in questo ambito di interventi, l'opportunità di rivedere le modalità di notifica delle sanzioni.

Credo che questo intervento legislativo, anche per la sua ampiezza e organicità, possa davvero preludere ad una riforma strutturale del codice della strada. In proposito sottolineo l'opportunità che si possa pervenire a testi legislativi separati, riguardanti rispettivamente il comportamento dei conducenti, la rete stradale, le modalità di costruzione e l'equipaggiamento dei veicoli.

Le misure di maggior rilievo del testo in oggetto sono ben note ai membri della Commissione. In primo luogo voglio richiamare le disposizioni, che hanno anche una finalità educativa, volte a rendere effettivo il principio « chi guida non beve », con riferimento ad alcune categorie quali i giovani dai 18 ai 21 anni, e i conducenti professionali. In questo modo si è inteso affrontare un'emergenza data dagli alti livelli di incidentalità che si registrano a causa dell'assunzione di bevande alcoliche. Un'altra misura che merita sottolineare è

l'introduzione della guida accompagnata. Infine vorrei segnalare le previsioni che assicurano che una quota rilevante dei proventi delle multe, di spettanza sia dello Stato sia degli enti locali, sia destinata ad interventi di miglioramento della sicurezza stradale. In ultimo ricordo le disposizioni concernenti la formazione e l'educazione stradale.

In conclusione vorrei raccomandare la tempestiva approvazione di questo provvedimento, alla cui stesura complessiva hanno concorso tutte le parti politiche. Si tratta certamente di un testo ancora suscettibile di qualche modifica, tuttavia la raccomandazione che vorrei fare a me stesso e agli altri componenti della Commissione è di ridurre al minimo l'attività emendativa, al fine di assicurare, tenendo conto anche della successiva lettura da parte del Senato, l'entrata in vigore del provvedimento nei tempi più rapidi e, se riusciamo, prima della chiusura estiva. Questa tempistica rappresenterebbe un segnale importante, in quanto il Parlamento riuscirebbe ad intervenire nel periodo in cui generalmente, e purtroppo dolorosamente, nel nostro Paese si registra un'incidentalità maggiore.

Ribadisco quindi che, pur trattandosi di un provvedimento ancora emendabile, posso essere favorevole ad accogliere aggiustamenti di natura tecnica, mentre non

vorrei che fosse messa in discussione la filosofia di fondo del testo. In questo caso, infatti, faremmo un torto evidente a noi stessi e a tutto il lavoro che abbiamo svolto ed probabilmente non raggiungeremo gli obiettivi che ci siamo proposti. Concluderei qui il mio intervento ribadendo, signor presidente, la richiesta di autorizzare la pubblicazione della relazione nel testo integrale in allegato.

PRESIDENTE. Autorizzo quindi la pubblicazione della relazione integrale in allegato al resoconto integrale della seduta odierna (*vedi allegato*).

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvio il seguito della discussione sulle linee generali, conformemente a quanto stabilito in sede di ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, alla seduta che sarà prevista per martedì 16 giugno.

La seduta termina alle 14,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 19 giugno 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

**TESTO INTEGRALE DELLA RELAZIONE INTRODUTTIVA
DEL DEPUTATO MOFFA**

Il testo all'esame della Commissione in sede legislativa è il risultato di un lungo e approfondito lavoro, che ha avuto inizio nella precedente legislatura e che è stato ripreso e proseguito in modo intenso nella legislatura in corso.

Nella scorsa legislatura, la Commissione trasporti pervenne a predisporre un testo, che fu approvato in prima lettura dalla Camera, ma non giunse all'approvazione definitiva per lo scioglimento anticipato delle Camere. L'attività legislativa fu accompagnata da un'ampia indagine conoscitiva, il cui documento finale, ricco di utili indicazioni, fu approvato il 5 marzo 2008, quando le Camere erano già state sciolte.

Il lavoro svolto nella precedente legislatura è stato ripreso nella proposta di legge n. 649, presentata dal collega Meta e da altri deputati, che ha costituito il punto di partenza per la predisposizione del testo in esame. Diverse parti del testo in esame, infatti, riproducono, integralmente o con limitati adattamenti o aggiornamenti, disposizioni contenute nella proposta di legge Meta.

Insieme alla proposta di legge Meta, sono state assegnate alla Commissione numerose altre proposte di legge presentate da deputati, e anche da Consigli regionali, che intervenivano sulle medesime materie o comunque su parti del codice della strada attinenti ai profili della sicurezza. Il numero delle proposte abbinata è giunto da ultimo a ventuno. La Commissione, in una prima fase, ha svolto un'indagine conoscitiva, nell'ambito dell'istruttoria delle proposte di legge assegnate, che ha completato e aggiornato l'attività conoscitiva compiuta nella precedente legislatura. Successivamente, ha nominato un comitato ristretto con il compito di definire un testo unificato, che ha iniziato i propri lavori il 18 gennaio scorso e ha predisposto, alla fine di marzo un testo unificato sul quale è stato condotto l'esame in sede referente.

L'esame è stato caratterizzato, oltre che dall'intensità dei lavori, da un confronto costruttivo tra tutti i gruppi e dal contributo importante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In virtù di questi elementi è stato possibile elaborare un testo largamente condiviso e, da ultimo, il 27 maggio scorso, ottenerne il trasferimento in sede legislativa.

Il testo, che ci accingiamo ad esaminare, contiene numerose modifiche al codice della strada. I molteplici interventi da esso recati trovano peraltro un elemento unificante nella preoccupazione per la sicurezza stradale. La riduzione dell'incidentalità e il raggiungimento di più elevati livelli di sicurezza sulle strade sono l'obiettivo principale perseguito dalla Commissione, che motiva anche i tempi serrati di lavoro.

Il grande numero di incidenti stradali, con conseguenze gravi e spesso anche mortali, rappresenta una vera e propria emergenza

sociale. Il bilancio è ormai inaccettabile, innanzitutto dal punto di vista sociale, ma anche da quello economico. Come ha evidenziato il Ministro Matteoli nell'audizione svolta nell'ambito dell'indagine conoscitiva il 21 gennaio scorso, nel 2007 gli incidenti stradali hanno determinato 5.131 morti e 325.850 feriti. Il costo sociale, per lo Stato, per le imprese e per le famiglie può essere quantificato in oltre 31 miliardi di euro, pari al 2,4 per cento del PIL. Ma il dato di per se stesso impressionante è proprio quello della mortalità: il numero dei morti per incidenti stradali risulta circa 10 volte maggiore di quello dei morti per atti delittuosi e enormemente maggiore di quello dei morti registrati per incidenti avvenuti in tutte le altre forme di trasporto.

In una graduatoria della sicurezza stradale tra i Paesi dell'Unione europea a 15 membri, prima dei due ultimi allargamenti, l'Italia si colloca all'undicesimo posto; un livello di sicurezza inferiore a quello italiano si registra soltanto in Lussemburgo, Portogallo, Belgio e Grecia.

È vero che, rispetto ad una tendenza che ha registrato, dal 1997 fino al 2002, un incremento costante del numero dei morti e dei feriti, nel 2003 si è verificata una sensibile inversione, dovuta anche ad un'azione normativa più attenta e rigorosa, che ha visto, tra l'altro, l'introduzione della patente a punti e del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori. Le cifre che ho sopra ricordate dimostrano tuttavia che sono necessari ulteriori interventi, che sappiamo affrontare una questione così complessa e di ampia portata, come è il tema della sicurezza stradale, in modo organico, con finalità chiaramente individuate e perseguite con determinazione. In questo ritengo che risieda il tratto specifico e qualificante del testo predisposto dalla Commissione Trasporti.

Proprio per evidenziare le finalità che stanno a fondamento delle disposizioni recate nel testo in esame, nell'illustrarne i contenuti non seguirò l'ordine degli articoli, determinato dall'ordine delle novelle del codice della strada, ma mi soffermerò in primo luogo sulle misure più significative e di maggiore impatto, che interessano i profili di comportamento.

Una delle cause più gravi di incidentalità stradale è rappresentata dalla guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'ebbrezza o all'assunzione di sostanze stupefacenti. In questo caso, si è potuto constatare come ripetuti, non sempre ben coordinati, inasprimenti di pena, introdotti negli ultimi anni con provvedimenti d'urgenza, adottati anche sulla spinta emotiva di gravi fatti di cronaca, non siano stati di per se stessi efficaci a superare questa vera e propria piaga sociale.

L'articolo 22 del testo in esame affronta il problema in un'ottica più ampia. Innanzitutto afferma il principio per cui, per alcune, specifiche categorie di conducenti, è vietato guidare dopo aver assunto bevande alcoliche. Le categorie alle quali si applica il divieto, che comporta una sanzione amministrativa pecuniaria da 155 a 624 euro nel caso in cui sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) grammi per litro e non superiore a 0,5 grammi per litro, sono i giovani da 18 a 21 anni e i neopatentati nei primi tre anni dal conseguimento della patente; i conducenti che esercitino di profes-

sione l'attività di trasporto di persone o cose su strada; tutti coloro che si trovino comunque alla guida di mezzi pesanti (con massa superiore a 3,5 tonnellate).

L'individuazione dell'ambito di applicazione del divieto ha inteso rispondere a due finalità: una finalità educativa, per quanto riguarda i giovani e i neopatentati; una finalità di sicurezza sociale, per quanto riguarda i conducenti professionali e tutti coloro che comunque si trovano alla guida di veicoli che, per le dimensioni stesse, possono risultare particolarmente pericolosi.

Tali finalità giustificano l'introduzione di una specifica disciplina per le categorie di conducenti così individuate, per le quali sono state coerentemente aggravate le sanzioni, nel caso in cui sia accertato un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro o nel caso di guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Si è infine previsto, anche in questo caso per finalità in primo luogo educative, che, se un conducente minore di anni diciotto si trovi alla guida dopo aver assunto bevande alcoliche, ciò comporti un ritardo nel conseguimento della patente di categoria B. In questa ipotesi, infatti, il conducente non potrà conseguire la patente prima del diciannovesimo anno, qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro, e prima del ventunesimo anno, qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro.

Insieme alle misure specificamente rivolte ai giovani e ai conducenti professionali, la Commissione ha inteso rivedere nel suo complesso la normativa in materia di sanzioni per i conducenti che guidino in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti, in particolare nel caso in cui si verificano incidenti ad essi imputabili. Questo aspetto si è rivelato di particolare complessità, anche sotto il profilo tecnico. Come ho detto, infatti, non si è trattato semplicemente di aggravare ancora le sanzioni previste. Si è trattato piuttosto di rivedere tali sanzioni, in modo da mantenere e, per certi aspetti, anche ripristinare la coerenza complessiva del quadro sanzionatorio.

In questo compito, la Commissione si è ispirata a due principi fondamentali: la proporzionalità della sanzione rispetto alla gravità della violazione e l'efficacia della sanzione medesima.

Da un lato, con l'articolo 22, già citato, sono state aggravate le sanzioni nei casi più gravi, prevedendo, tra l'altro, la confisca del veicolo, nel caso di incidente provocato da un conducente con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Dall'altro, la Commissione ha voluto rispondere all'esigenza di assicurare l'efficacia delle sanzioni, ovvero dei provvedimenti adottati in via cautelare, dal momento che, come è facile constatare, proprio nel caso delle infrazioni più gravi, che determinano ipotesi di reato, il macchinoso funzionamento della giustizia nel nostro Paese determina gravi ritardi nell'applicazione della pena, per non dire che la rende assai incerta.

Per questo, le modifiche del codice della strada contenute nell'articolo 22 del testo in esame devono essere considerate insieme con quelle contenute nell'articolo 27, nel quale si prevede che, nelle

ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente di guida, si proceda al ritiro immediato della patente. Nei casi più gravi, vale a dire nelle ipotesi di reato che comportino lesioni o omicidio colposo, si prolunga la sospensione provvisoria della validità della patente, disposta dal prefetto.

Si interviene, inoltre, per restituire efficacia alla sanzione della revoca della patente, assai indebolita dal fatto che, secondo la disciplina attuale, si può conseguire una nuova patente già dopo un anno dal momento in cui l'atto di revoca sia divenuto definitivo. Con il testo in esame, infatti, si amplia da uno a due anni il periodo prima del quale è possibile conseguire una nuova patente; se la revoca della patente è dipesa da violazioni connesse alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, il periodo per il quale non si può conseguire una nuova patente è prolungato a cinque anni.

È infine introdotta una disciplina delle modalità di applicazione delle sanzioni accessorie della confisca e del fermo in conseguenza di ipotesi di reato, che prevede che il sequestro del veicolo sia effettuato dal medesimo agente che ha accertato la violazione.

Ai criteri di proporzionalità ed efficacia risponde, d'altra parte, la scelta della Commissione di depenalizzare la sanzione prevista per la guida con tasso alcolemico da 0,5 a 0,8 grammi per litro, riformulandola in termini di sanzione amministrativa pecuniaria, anziché di ammenda. Si tratta, infatti, di una infrazione di minore gravità, per la quale la previsione della sanzione amministrativa, oltre a ridurre i carichi di lavoro degli uffici giudiziari, implica una maggiore tempestività di irrogazione.

Oltre il complesso di disposizioni che riguardano la guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per assunzione di sostanze stupefacenti, il testo interviene su altri aspetti che riguardano la condotta del conducente.

Un intervento particolarmente ampio è quello introdotto dall'articolo 21, che, in coerenza con la vigente normativa comunitaria, rivede interamente la disciplina in materia di periodi di guida, interruzioni e relativa documentazione per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone e di cose, precisando gli obblighi e aggravando le sanzioni. La complessità di questo tema è dovuta alla sovrapposizione e, anche, al conflitto tra le esigenze dell'impresa e quelle della sicurezza nella guida. Il testo predisposto corrisponde pressoché interamente a quello che era già stato definito nella scorsa legislatura e ripreso nella proposta di legge del collega Meta.

Interessa la materia dell'autotrasporto anche l'articolo 39, che, in linea con quanto previsto dalla normativa comunitaria concernente la formazione degli autotrasportatori, prevede che coloro che a 18 anni abbiano frequentato il corso accelerato di 140 ore per l'abilitazione al trasporto di cose con veicoli di massa non superiore a 7,5 tonnellate, conseguano a 21 anni l'abilitazione valida in generale al trasporto di cose.

Oltre quanto già indicato, il testo in esame contiene ulteriori disposizioni che incidono su obblighi e sanzioni. In primo luogo, mi sembra opportuno segnalare, nell'ambito del già citato articolo 21, la disposizione recata dal comma 2, che sanziona con la revoca della

patente, in luogo dell'attuale sospensione da sei a ventiquattro mesi, chi inverte il senso di marcia e attraversa lo spartitraffico, nonché percorre la carreggiata nel senso di marcia opposto a quello consentito.

A ragioni di maggiore severità e, al tempo stesso, di proporzionalità sono riconducibili gli interventi relativi alla violazione dei limiti massimi di velocità. L'articolo 15 incrementa le sanzioni pecuniarie per chi supera tali limiti in misura notevole, vale a dire, rispettivamente, di 40 km/h e di 60 km/h. Al tempo stesso le sanzioni in termini di perdita di punti in relazione al superamento dei limiti di velocità sono state graduate, all'articolo 12, in modo da tener conto dell'entità dell'infrazione, prevedendo una perdita di 3 punti se si superano i limiti massimi di oltre 10 km/h, di 6 punti se si superano di oltre 40 km/h e di 10 punti se si superano di oltre 60 km/h. Contestualmente, per motivi di cautela, si stabilisce che la possibilità di elevare nelle autostrade il limite di velocità a 150 km/h sia subordinata alla dotazione di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati (i cosiddetti « tutor »).

Un criterio di proporzionalità, riferito in questo caso all'entità degli effetti negativi provocati, è stato seguito anche nella differenziazione, prevista dall'articolo 17, dell'ammontare delle sanzioni pecuniarie per infrazione del divieto di sosta e di fermata nel caso di veicoli a due ruote (ciclomotori e motoveicoli a due ruote) rispetto a quelle per i restanti veicoli, di maggiori dimensioni.

L'articolo 14 si riferisce ai cittadini stranieri residenti in Italia da oltre un anno, nel caso in cui circolino con la patente o con altri documenti abilitativi rilasciati dallo Stato estero di provenienza non più validi. Nella prima ipotesi si applicano le sanzioni penali previste per chi guida senza patente; nella seconda ipotesi, si applicano le sanzioni amministrative previste per chi guida sprovvisto dei medesimi documenti abilitativi.

Per quanto riguarda i punteggi, l'articolo 12, già richiamato, introduce anche la sanzione della perdita di 2 punti per l'utilizzo indebito degli spazi e delle strutture riservati alle persone invalide e incrementa in misura consistente la perdita di punti per le infrazioni degli obblighi dei conducenti nei confronti dei pedoni.

Particolare rilevanza assume, inoltre, a mio giudizio la disposizione recata dal comma 1 del medesimo articolo, che prevede l'obbligo di sottoporsi all'esame di idoneità tecnica per chi, in un arco di dodici mesi, ha commesso tre infrazioni che comportino ciascuna la perdita di almeno 5 punti. Questa previsione è volta ad evitare che il recupero dei punti si riduca ad un semplice adempimento burocratico.

L'articolo 35 estende alle patenti estere per le quali si applica il sistema della patente a punti le modalità di decurtazione del punteggio e disciplina l'adozione del provvedimento di inibizione alla guida, nel caso di perdita totale del punteggio.

Infine, per quanto attiene alle norme di condotta, è resa più severa, all'articolo 13, la disciplina concernente l'obbligo di revisione della patente nel caso di incidente con violazioni gravi che comportino la sanzione accessoria di violazione della patente. Specifiche previsioni sono dettate, dal medesimo articolo 13, da un lato, per casi di

patologie che comportano l'inidoneità alla guida, di traumi cranici e di stato di coma e, dall'altro, per i minori che siano autori materiali di violazioni per le quali sia prevista la sospensione della patente di guida.

Riguardo al primo aspetto, le disposizioni in materia di patologie e traumi inducono a considerare il fatto che rischi alla sicurezza possono derivare non solo da una condotta deliberatamente difforme da quanto prevedono le norme, ma anche da situazioni indipendenti dalla volontà del conducente. In questa sfera, sono a mio parere particolarmente significative le disposizioni dell'articolo 34, che prevedono l'individuazione, mediante segni ben visibili e chiare avvertenze, dei farmaci che possono produrre effetti negativi per la guida. La procedura per l'individuazione dei farmaci e per l'apposizione sulle confezioni dei segni di pericolo è stata peraltro disciplinata in modo da concedere tempi adeguati di applicazione alle imprese produttrici.

Relativamente al secondo aspetto, la previsione di uno specifico obbligo di revisione della patente per i minori di diciotto anni, autori di infrazioni gravi, è associabile, per le comuni finalità perseguite, con le disposizioni dell'articolo 26, che ampliano il periodo di sospensione della patente nel caso di violazioni commesse nei primi tre anni successivi al conseguimento della patente di guida e prevedono ulteriori aumenti della sanzione in caso di violazioni più gravi (con sospensione della patente superiore a tre mesi) e nel caso di reiterazione. È facile riconoscere la coerenza di queste disposizioni con quelle già illustrate relative al divieto di guidare dopo aver assunto bevande alcoliche.

Sono riconducibili al tema della sicurezza dei giovani anche le disposizioni che definiscono nuovi limiti di potenza per i veicoli di cui è permessa la guida ai neopatentati nel primo anno successivo al conseguimento della patente. Una precedente formulazione di tali limiti non ha trovato finora applicazione in quanto eccessivamente limitativa dei veicoli che possono essere guidati nel primo anno successivo al conseguimento della patente. La nuova definizione, recata dall'articolo 9 del testo in esame, mira a contemperare la finalità di garanzia della sicurezza con quella di evitare restrizioni eccessive e non motivate.

D'altra parte il rafforzamento dei livelli di sicurezza in relazione alla guida dei giovani non può essere perseguito soltanto attraverso divieti e sanzioni, per quanto queste ultime siano rivolte a finalità educative. Occorre, innanzitutto, mirare ad educare alla sicurezza in senso proprio. È questo un tema al quale la Commissione ha dedicato una particolare attenzione.

Recuperando disposizioni già presenti nella proposta di legge Meta, il testo in esame, in primo luogo, prospetta, all'articolo 8, l'introduzione della guida accompagnata per i giovani che hanno compiuto diciassette anni e sono titolari di patente di guida A. La guida accompagnata dovrebbe permettere al giovane di misurarsi effettivamente con l'attività di guida di un autoveicolo, dopo aver svolto un'adeguata formazione, che comprende anche esercitazioni in autostrade o strade extraurbane e in orario notturno, in modo da pervenire al conseguimento della patente di categoria B avendo già acquisito una notevole familiarità con il mezzo e con le norme che

regolano la circolazione. La guida accompagnata può essere svolta a condizione che sia stata rilasciata apposita autorizzazione dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che il minore sia accompagnato da un conducente titolare di patente di categoria B o superiore da almeno dieci anni. Violazioni gravi commesse durante la guida accompagnata ovvero la guida del minore in assenza dell'accompagnatore comportano, oltre che sanzioni pecuniarie, la revisione della patente posseduta dal minore e, in caso di esito negativo, la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata.

In modo più specifico all'ambito della formazione attengono le disposizioni che precisano i tempi e l'ordine di svolgimento della cosiddetta « prova teorica » e della prova pratica. L'argomento della formazione, tuttavia, non può essere affrontato in modo adeguato se non si considera il tema delle autoscuole. A questo proposito è innegabile che la liberalizzazione dell'esercizio delle autoscuole, prevista dal decreto-legge n. 7 del 2007 abbia provocato un evidente scadimento della formazione alla guida. L'articolo 10 del testo in esame mira ad arrestare questo processo con alcuni incisivi interventi.

Da un lato, si prevedono più stringenti requisiti di idoneità tecnica sia per il titolare dell'autoscuola, sia per il responsabile didattico delle sedi secondarie e si dispone la sospensione dei corsi di formazione degli insegnanti ed istruttori nei casi di irregolarità e carenza dei requisiti di idoneità dei docenti. Dall'altro, si richiede che le autoscuole abbiano una dotazione strumentale e una capacità di formazione adeguata, in quanto devono essere in grado di svolgere attività di formazione per il conseguimento di qualsiasi tipologia di patente. È peraltro introdotta una opportuna normativa transitoria, per cui l'obbligo di svolgere attività di formazione per il conseguimento di qualsiasi tipo di patente si applica alle autoscuole che attualmente svolgono la preparazione soltanto per il conseguimento delle patenti di categoria A e B, a decorrere dalla prima variazione nella titolarità dell'autoscuola, in modo da salvaguardare la continuità delle attività in corso. Al tempo stesso si promuove la qualificazione delle autoscuole, stimolando la loro aggregazione in consorzi e la costituzione da parte delle autoscuole consorziate di centri di istruzione automobilistica, ai quali può essere demandata la formazione dei conducenti per il conseguimento delle patenti di categoria superiore alla B.

Grande rilevanza, per evitare una proliferazione di autoscuole non adeguate a svolgere attività di formazione, assume la previsione per cui l'attività di un'autoscuola non può essere iniziata prima della verifica del possesso dei requisiti prescritti e tale verifica deve essere ripetuta successivamente con cadenza almeno triennale.

Un importante contributo alla formazione relativa al comportamento da tenere sulla strada e alla sicurezza del traffico e della circolazione può essere offerto anche dalla scuola. Già il testo vigente del codice della strada prevede lo svolgimento nelle scuole di ogni ordine e grado di programmi concernenti i principi della sicurezza stradale e le norme fondamentali in materia di circolazione. Si tratta tuttavia di una norma sostanzialmente disattesa. Il testo in esame, all'articolo 28, semplifica la procedura di definizione di tali programmi, attribuendone la competenza principale al Ministro dell'istru-

zione, dell'università e della ricerca e dispone che essi siano obbligatoriamente avviati a decorrere dall'anno scolastico 2010-2011.

Persegue finalità di carattere rieducativo, sotto il profilo sociale e comportamentale, l'articolo 30, proveniente dalla proposta di legge presentata dall'onorevole Meta, in base al quale a richiesta di parte può essere disposto l'affidamento in prova ai servizi sociali, in luogo dell'arresto, per i conducenti che siano incorsi nel reato di guida reiterata di autoveicoli o motocicli senza aver conseguito la patente ovvero nei reati connessi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Tra i servizi sociali che possono beneficiare dell'affidamento è espressamente prevista la priorità per quelli che esercitano la propria attività nel settore dell'assistenza alle vittime di sinistri stradali e alle loro famiglie.

Insieme alla revisione della disciplina delle sanzioni — finalizzata ad assicurarne la proporzionalità, la certezza e l'efficacia e particolarmente attenta a categorie sensibili di conducenti, quali i giovani, i neopatentati e i conducenti di professione, e insieme agli interventi relativi all'educazione stradale e alla formazione alla guida — il terzo elemento portante del testo in esame è rappresentato dall'utilizzo dei proventi delle sanzioni relative a violazioni del codice della strada. La Commissione ha voluto assicurare effettiva attuazione al principio per cui i proventi delle multe devono essere utilizzati per migliorare la sicurezza stradale. Ciò è tanto più importante, in quanto si tratta di importi di rilievo. Il gettito complessivo delle sanzioni per trasgressioni al Codice della strada irrogate dalla polizia locale è valutabile nell'ordine di oltre 1.700 milioni di euro annui; a questa cifra deve essere aggiunto il gettito delle sanzioni irrogate dalla Polizia di Stato, dall'Arma dei carabinieri e dalla Guardia di finanza.

Attualmente i proventi delle multe spettano allo Stato o ai comuni a seconda che l'accertamento della violazione e l'irrogazione della sanzione siano effettuati da organi di polizia statali (Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Guardia di finanza) o, invece, dalla polizia municipale.

Per quanto riguarda i proventi delle sanzioni di spettanza dello Stato, soltanto una parte assai ridotta, in base alla normativa vigente, viene assegnata a finalità connesse alla sicurezza nella circolazione. Il testo in esame amplia in misura considerevole tale quota. Nell'ambito di essa, la Commissione ha individuato due finalità, il miglioramento della segnaletica e l'intensificazione dei controlli, alle quali è attribuita una rilevanza prioritaria, per l'incidenza che rivestono rispetto alla sicurezza.

All'articolo 23 si prevede, infatti, che, rispetto al totale annuo dei proventi delle sanzioni di spettanza dello Stato:

a) il 20 per cento sia destinato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; nell'ambito di tale quota, un quarto dovrà essere destinato ad interventi di sostituzione, ammodernamento e potenziamento della segnaletica e un quarto dovrà essere destinato, ad esclusione delle strade e autostrade affidate in concessione, ad interventi di installazione e potenziamento delle barriere, nonché di sistemazione del manto stradale;

b) il 10 per cento sia destinato al Ministero dell'interno per l'acquisto di mezzi ed attrezzature delle forze di polizia finalizzate a potenziare le attività di controllo;

c) un ulteriore 2,5 per cento sia destinato al Ministero dell'interno per le spese relative agli accertamenti dello stato di alterazione psico-fisica dei conducenti;

d) l'1 per cento sia destinato al Fondo contro l'incidentalità notturna, per il finanziamento delle attività di ricerca e sperimentazione riguardanti gli strumenti e i dispositivi volti a contrastare la guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti.

I Ministri destinatari dei proventi trasmettono al Parlamento, entro il 31 marzo di ciascun anno, una relazione sull'utilizzo delle quote dei proventi ad essi attribuiti.

Per quanto concerne i proventi di spettanza dei comuni, già sulla base della disciplina vigente, il 50 per cento dovrebbe essere utilizzato per finalità connesse con la sicurezza stradale. Tali finalità, peraltro, sono individuate dal codice della strada in modo abbastanza vago. Ancora più grave è il fatto che la norma è applicata in misura molto limitata, dal momento che per lo più i proventi delle multe sono impiegati per finanziare le spese dell'ente locale nel loro complesso.

Per intervenire efficacemente su questa situazione, la Commissione, innanzitutto, ha definito con chiarezza le finalità alle quali deve essere destinato il 50 per cento dei proventi riservato alla sicurezza stradale, facendo peraltro salva espressamente la possibilità di destinare, in tutto o in parte, anche la restante quota del 50 per cento alle medesime finalità. Si prevede, infatti, che tale quota sia utilizzata:

a) in misura non inferiore ad un quarto, a interventi di sostituzione, ammodernamento e potenziamento della segnaletica nelle strade di proprietà dell'ente;

b) in misura non inferiore ad un quarto, al potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi ed attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale municipale;

c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, ivi comprese la manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, anche mediante installazione di barriere e sistemazione del manto stradale, e assunzioni stagionali per progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale.

In secondo luogo, si disciplina in modo stringente l'obbligo degli enti locali di trasmettere in via informatica ai Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e trasporti, la delibera di determinazione delle quote insieme ad una relazione indicante l'ammontare delle risorse e le destinazioni. In caso di utilizzo dei proventi difforme da quanto previsto, ovvero di mancata trasmissione della relazione, si prevede una riduzione pari al 3 per cento del finanziamento destinato all'ente

a valere sul Fondo ordinario per l'anno successivo. Ritengo che solo una procedura di comunicazione definita in modo rigoroso e una sanzione finanziaria, che era stata prevista, in termini simili, già in altri provvedimenti, permetta di evitare un utilizzo improprio dei proventi delle multe.

Al rafforzamento dei controlli contribuisce anche la previsione dell'articolo 24, per la quale i veicoli sequestrati per guida in stato di ebbrezza sono affidati dall'autorità giudiziaria in custodia giudiziale agli organi di polizia e, successivamente al provvedimento definitivo di confisca, sono assegnati, a richiesta, agli organi o enti che ne hanno avuto l'uso.

Come emerge anche dalle questioni relative ai proventi delle multe, il tema della sicurezza stradale, per la sua stessa ampiezza, coinvolge competenze spettanti a diversi livelli territoriali di governo e a un ampio numero di strutture operative, che, in assenza di strumenti di raccordo, rischiano di operare in modo frammentario. Allo stato attuale non si dispone neppure di un centro che curi in modo unificato e completo la raccolta ed elaborazione dei dati informativi, che sono la base per la definizione di ogni politica di intervento. Per questo il provvedimento in esame prevede, all'articolo 36, la trasmissione in via telematica, da parte delle forze dell'ordine e degli enti locali, al competente dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dei dati relativi all'incidentalità stradale. In questo modo si può costituire un centro unitario di raccolta dei dati, in modo da garantire anche l'aggiornamento puntuale e completo degli archivi nazionali delle strade, dei veicoli e degli abilitati alla guida.

A finalità di raccordo informativo tra le diverse amministrazioni operanti nel settore della sicurezza stradale risponde anche l'articolo 25, che prevede che l'ordinanza prefettizia di sospensione della patente sia trasmessa all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, cui deve essere comunicata anche l'avvenuta restituzione, nonché le disposizioni, ricorrenti in diversi articoli del testo, con cui si dispongono comunicazioni di informazioni o trasmissioni di documenti, da attuarsi, auspicabilmente, in via telematica.

Come ho avuto modo di dire, il testo in esame, nell'assumere come obiettivo fondamentale il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale, reca disposizioni dedicate principalmente agli aspetti di condotta. Non trascura tuttavia gli altri due comparti principali in cui si articola il codice della strada, le infrastrutture viarie e l'equipaggiamento di veicoli e conducenti, che rivestono per la sicurezza un ruolo di grande rilievo.

Per quanto riguarda le strade, sicuramente l'intervento di maggior rilievo è quello, di cui già ho dato conto, relativo alla destinazione di specifiche risorse, sia da parte dello Stato, sia da parte degli enti locali, alla sostituzione e al miglioramento della segnaletica, nonché all'installazione di barriere e alla sistemazione del manto stradale.

Alla medesima finalità concorrono anche le disposizioni dell'articolo 29, con le quali si prescrive che gli enti proprietari e concessionari di strade ed autostrade ove si registrino tassi di incidentalità più elevati effettuino specifici interventi di manutenzione straordinaria, riferiti in particolare alla sostituzione della segnaletica

e delle barriere e alla sistemazione del manto stradale. Di tali interventi si dovrà tener conto nella definizione degli obblighi a carico dell'ente concessionario e delle modalità di determinazione degli incrementi tariffari nelle convenzioni successive alla data di entrata in vigore del testo in esame.

In strade più sicure è possibile anche rendere meno stringenti le regole in materia di collocazione di cartelli, specialmente quando si tratti di cartelli finalizzati a valorizzare il territorio o di cartelli recanti indicazioni utili per chi viaggia. Per questo l'articolo 2 permette l'installazione, lungo le autostrade e le strade extraurbane principali e i relativi accessi, di cartelli di valorizzazione e promozione del territorio e di cartelli indicanti servizi di pubblico interesse. In ogni caso l'installazione è subordinata all'autorizzazione dell'ente proprietario e al rispetto dei criteri e limiti da definire con decreto ministeriale.

Per quanto concerne l'equipaggiamento di veicoli e conducenti, il testo in esame interviene su alcuni punti particolarmente significativi sotto il profilo della sicurezza. L'articolo 1 prevede l'obbligo, nelle situazioni in cui risulti necessario per ragioni di sicurezza, di utilizzare ovvero di avere a bordo gli pneumatici invernali, in modo da far riferimento a una tipologia di pneumatici più ampia e appropriata rispetto a quella, richiamata dalla normativa vigente, degli pneumatici da neve. Sempre in materia di pneumatici, si sanziona l'importazione, la produzione e la commercializzazione di pneumatici non omologati e si prevede l'obbligo, da disciplinare con decreto ministeriale, che gli pneumatici rechino marcature legali laterali, abbiano una pressione adeguata e siano periodicamente sottoposti ad una verifica della persistenza delle condizioni di efficienza.

L'articolo 3 sanziona chi circola con i dispositivi del veicolo, sui quali devono essere effettuati i controlli tecnici ai fini della revisione, non funzionanti e chi circola con veicoli non revisionati. In questo caso è prevista la sanzione pecuniaria da 1.824 a 7.369 euro e la sanzione accessoria del fermo per 90 giorni; in caso di reiterazione delle violazioni si procede alla confisca amministrativa del veicolo. Con il medesimo articolo sono aumentate le sanzioni pecuniarie per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a quella attualmente prevista e per chi circola con un ciclomotore munito di una targa i cui dati non siano chiaramente visibili.

Gli articoli 18 e 19 intervengono in materia di biciclette e di caschi. L'articolo 18 introduce per i conducenti di velocipedi che circolino fuori dai centri abitati nelle ore notturne, o che circolino nelle gallerie, l'obbligo di indossare un giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità. L'articolo 19 prevede che l'omologazione dei caschi debba essere effettuata in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione Economica per l'Europa e con la normativa comunitaria, in modo da superare l'utilizzo di caschi di vecchio modello e poco sicuri.

L'articolo 33 è volto invece a promuovere lo sviluppo e l'adozione di dispositivi innovativi, particolarmente efficaci sotto il profilo della sicurezza. Si prospetta infatti, in via sperimentale, sulla base di direttive che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà

adottare, l'equipaggiamento degli autoveicoli di maggiori dimensioni con la « scatola nera » e l'impiego, da parte dei conducenti e passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, del casco protettivo elettronico.

Vi è infine un ultimo aspetto del testo in esame che mi pare opportuno sottolineare. Si potrebbe infatti pensare che un intervento per la sicurezza stradale si configuri soltanto come un intervento repressivo, volto esclusivamente ad aggravare le sanzioni. Ho già mostrato, in realtà, l'attenzione dedicata dalla Commissione alla proporzionalità delle sanzioni. Più in generale, ritengo che si possa affermare che il testo in esame tiene conto in misura rilevante anche delle ragioni del cittadino che guida o, comunque, circola sulla rete stradale.

Questo aspetto è facilmente individuabile nel notevole numero di disposizioni di semplificazione, volte a rendere meno onerosi gli adempimenti e i rapporti con la pubblica amministrazione, di cui indicherò sinteticamente i contenuti. Ritengo opportuno, in primo luogo, evidenziare l'articolo 5, con il quale si introduce il sistema della targa personale; ciò significa che la targa non è più destinata a seguire le vicende giuridiche del veicolo, ma è trattenuta dal proprietario nel caso di trasferimento di proprietà del veicolo o di altra modificazione del titolo. La singola targa, in ogni caso, non può essere abbinata a più di un veicolo.

Disposizioni di semplificazione sono altresì l'articolo 4, che prevede che la ricevuta rilasciata dalle società di consulenza automobilistica, in occasione del rinnovo dei documenti di circolazione di guida, sostituisca tali documenti per un periodo di 30 giorni; l'articolo 7, che aumenta da uno a due anni il periodo di validità dell'autorizzazione delle macchine agricole eccezionali; l'articolo 31, che consente la restituzione ai proprietari, previo pagamento delle spese di recupero, di trasporto e di custodia, dei ciclomotori e motocicli che siano stati confiscati in seguito ad alcune violazioni amministrative nel periodo, tra il 2005 e il 2006, in cui è stata prevista la confisca per tali violazioni.

L'ultimo dei tre capi in cui è articolato il testo è specificamente dedicato a disposizioni di semplificazione e coordinamento. Al suo interno, l'articolo 37 prevede, per coloro che siano stati sottoposti a visita medica al fine del rinnovo della patente di guida, il rilascio da parte della motorizzazione civile di un permesso provvisorio valido fino al termine delle procedure necessarie per il rinnovo. Il permesso, che viene rilasciato dagli uffici della motorizzazione civile, permetterà di evitare i disagi che frequentemente derivano dai ritardi nello svolgimento delle visite mediche. Il permesso provvisorio, peraltro, non può essere rilasciato ai conducenti ai quali sia stata sospesa la patente di guida in quanto hanno violato le norme sulla guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti.

Anche l'articolo 38 è finalizzato a superare le difficoltà attualmente originate dalla disciplina dei contrassegni, da esporre sui veicoli, quando si tratti di veicoli a servizio di persone invalide. Si precisa che il contrassegno non può contenere diciture dalle quali possa individuarsi la persona fisica interessata e si introducono le necessarie disposizioni di coordinamento con la normativa in materia di protezione dei dati personali.

Insieme alla semplificazione degli adempimenti, il testo unificato mira a rafforzare la certezza giuridica, in particolare per quanto riguarda i rapporti di proprietà. L'articolo 6 pone il divieto di intestazioni fittizie ed esclude che le immatricolazioni, i trasferimenti di proprietà e il rilascio della targa possano avvenire nei confronti di minori non emancipati o di disabili psichici e che vi sia compresenza, nell'intestazione, di persone fisiche e persone giuridiche o di diritti di proprietà e diritti di godimento.

L'articolo 11 modifica la disciplina relativa alla documentazione in caso di rinnovo della patente, prevedendo, in luogo dell'invio di un tagliando adesivo da apporre sulla patente, il rilascio di un duplicato, con l'indicazione del nuovo termine di validità, che a tutti gli effetti sostituisce la patente scaduta. In questo modo non soltanto si dà seguito alle raccomandazioni indirizzate all'Italia dalla Commissione europea, ma soprattutto si superano i rischi di contraffazione e le difficoltà di controllo che il tagliando adesivo comporta.

A finalità di certezza giuridica sono rivolte anche le disposizioni dell'articolo 32, che prevede, per i ciclomotori già circolanti non ancora in possesso del certificato di circolazione e della targa, l'obbligo di conseguire tali documenti secondo un calendario definito. Occorre peraltro segnalare che di questo articolo il Ministero per i rapporti con il Parlamento, nel comunicare l'assenso al trasferimento del testo in sede legislativa, ha richiesto la soppressione, su indicazione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Oltre che con le disposizioni di semplificazione, l'attenzione della Commissione nei confronti delle ragioni dei cittadini si è manifestata in alcuni interventi volti a garantire un corretto rapporto con le forze di polizia preposte a controllare il rispetto della disciplina dettata dal codice. Sono stati abrogati divieti privi di motivazione, come il divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria (articolo 16). Sono state considerate le specifiche esigenze di particolari attività, dispensando dall'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza i conducenti dei veicoli impiegati per la raccolta e il trasporto di rifiuti, quando siano impegnati in attività di igiene ambientale (articolo 20). Soprattutto, si è inteso intervenire per evitare che l'attività di accertamento delle violazioni sia svolta per finalità di finanziamento degli enti, piuttosto che per sanzionare comportamenti effettivamente pericolosi o lesivi nei confronti di altri.

Per questa ragione sono state introdotte, all'articolo 15, limitazioni all'attività di accertamento, da parte della polizia municipale, di violazioni dei limiti massimi di velocità mediante impiego di dispositivi di controllo a distanza. Con le medesime finalità è stata prospettata, all'articolo 40, la definizione di criteri di omologazione dei « semafori intelligenti », vale a dire dei semafori che visualizzano il tempo residuo di accensione delle luci. I criteri, che si applicheranno ai nuovi impianti semaforici, dovranno essere definiti con decreto ministeriale, sul quale sarà acquisito il parere della Conferenza Stato-città ed autonomie locali. Si è infine previsto, nell'ultimo articolo del testo, che l'accertamento delle violazioni del codice della strada da parte degli enti locali possa essere realizzato solo mediante strumenti di proprietà o acquisiti con contratto di locazione finanziaria, da utilizzare

esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e servizi di polizia locale. In questo modo si mira a porre un limite al ricorso, ampiamente diffuso, all'appalto a soggetti privati di attività di accertamento, o comunque strumentali all'accertamento delle violazioni, anche in considerazione del fatto che spesso questi appalti prevedono clausole di determinazione del corrispettivo della società aggiudicataria in proporzione all'entità delle sanzioni accertate. Si crea di conseguenza un incentivo « perverso » alle attività di accertamento, che finisce per minare la fiducia dei cittadini nei confronti dei soggetti che sono incaricati di svolgere tali attività.

Nel complesso, da un esame attento dei contenuti del testo unificato emerge che esso affronta i molteplici profili che presenta il tema della sicurezza stradale. La sanzione di comportamenti particolarmente gravi e pericolosi, tra cui in particolare la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e una più rigorosa disciplina per i giovani e per i conducenti professionali si associa alla volontà di assicurare la certezza della pena e, insieme, di garantire la proporzionalità delle sanzioni. Agli interventi sulla condotta si associano misure idonee a esplicitare una notevole efficacia riguardo alla formazione alla guida e all'educazione stradale. Si stabilisce che i proventi delle multe debbano essere impiegati effettivamente e in misura significativa per finalità direttamente connesse alla sicurezza stradale, tra le quali si individuano come fondamentali il miglioramento della segnaletica e il potenziamento dei controlli. Si introducono disposizioni miranti a promuovere la manutenzione delle strade e a prevedere l'adozione di equipaggiamenti dei veicoli e dei conducenti maggiormente in linea con le esigenze della sicurezza. Al tempo stesso si tiene conto delle ragioni e delle esigenze del cittadino che circola nelle strade attraverso la semplificazione degli adempimenti, il rafforzamento della certezza giuridica e, soprattutto, la tutela della correttezza e il consolidamento del necessario rapporto di fiducia nei confronti delle strutture preposte a verificare il rispetto delle regole e accertare le violazioni.

Si tratta senza alcun dubbio di un intervento legislativo complesso, che rispetto al tema della sicurezza manifesta la sua coerenza e organicità. Proprio in questo il lavoro svolto dalla Commissione si distingue dai numerosi interventi, introdotti negli ultimi anni per lo più mediante decreti-legge, che, anche sulla spinta emotiva di tragici fatti di cronaca, cercavano comprensibilmente di porre mano alle più evidenti lacune e debolezze della disciplina vigente, operando tuttavia in modo frammentario.

Il testo in esame d'altra parte non costituisce una riforma complessiva del codice della strada, né reca disposizioni di delega che affidino tale compito al Governo, sebbene sia ampiamente diffusa la consapevolezza dell'esigenza di procedere in questo senso. Come ha ricordato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'audizione che ho sopra richiamata, sono trascorsi 17 anni dall'adozione del codice e nel frattempo sono stati approvati numerosi interventi legislativi di modifica, circa 70. Da questa situazione deriva una esigenza di revisione integrale del codice, che può essere attuata soltanto attraverso lo strumento della delega legislativa. Attraverso la delega si potrebbe effettuare un'ampia opera di semplificazione

normativa, mediante la delegificazione delle disposizioni di contenuto tecnico. Si dovrebbe, altresì, a mio avviso, ridefinire la struttura stessa del codice, in modo da distinguere in separati atti legislativi la disciplina della rete stradale, la disciplina dell'equipaggiamento dei veicoli e le norme di comportamento, con le relative sanzioni. Il provvedimento in esame in certo modo accentua ulteriormente l'esigenza di una riforma integrale del codice della strada, che tenga conto, naturalmente, di quanto disposto dal testo in esame.

In questa sede, tuttavia, si è rinunciato a inserire disposizioni di delega, perché si è ritenuto che la rilevanza e l'urgenza del tema della sicurezza imponessero di concentrare l'attenzione della Commissione su questo aspetto e pervenire in tempi rapidi all'adozione di misure efficaci.

Anche in relazione ai tempi di approvazione, il trasferimento del provvedimento in sede legislativa rappresenta un passo avanti importante. Non nascondo la mia soddisfazione per questo risultato. In primo luogo, perché conferma, anche sul piano procedurale, l'ampia condivisione del testo in esame, che è stato elaborato attraverso un lavoro svolto dalla Commissione nel suo complesso, con il proficuo apporto, innanzitutto, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma anche di numerosi altri Ministeri coinvolti, che hanno espresso il loro assenso al trasferimento in sede legislativa.

In secondo luogo perché rappresenta un atto di fiducia della Camera dei deputati nel suo complesso nei confronti della Commissione trasporti, alla quale è affidata l'approvazione definitiva, per quanto concerne questo ramo del Parlamento, non di un provvedimento di limitata estensione, su temi molto specifici, come avviene ordinariamente quando si fa ricorso alla sede legislativa, ma di un testo assai ampio, che coinvolge questioni di indubbia rilevanza sociale.

Dalla relazione da me svolta emerge, a mio giudizio, non soltanto l'impegno della Commissione, ma anche gli apprezzabili risultati a cui è pervenuta nel definire il testo in esame, vale a dire il testo, come risultante da tutte le proposte emendative approvate in sede referente, che propongo di adottare come testo base in sede legislativa. Ciò non esclude ulteriori interventi migliorativi. Mi limito a segnalare una questione assai rilevante, rappresentata dall'esigenza di rendere più semplici e, in questo modo, intensificare i controlli su chi guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Il testo in esame potrà pertanto essere oggetto di modifiche ed integrazioni. In considerazione della complessità del lavoro già svolto, mi auguro tuttavia che l'attività emendativa, nell'esame in sede legislativa, si limiti a poche questioni di effettiva rilevanza, in modo da pervenire, con l'apporto e la collaborazione dell'altro ramo del Parlamento e, in particolare, della competente Commissione del Senato, a rendere legge il provvedimento al quale abbiamo dedicato tanto tempo e tanta attenzione.

PAGINA BIANCA

€ 0,70



16STC0004080