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.