

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**SEDE LEGISLATIVA**

**6.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 7 LUGLIO 2009**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>			
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3	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	
<b>Sostituzioni:</b>			
Valducci Mario, <i>Presidente</i> .....	3		
<b>Testo unificato delle proposte di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ):			
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			

**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.**

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: Disposi-

zioni 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); Bratti e Motta: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale (2480):

PAG.	PAG.
Valducci Mario, <i>Presidente</i> ..	4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61
Biasotti Sandro (PdL) .	31, 32, 34, 35, 36, 43, 60
Bragantini Matteo (LNP) .....	38, 40, 42, 47
Buonanno Gianluca (LNP) .....	41
Ceroni Remigio (PdL) .....	52
Compagnon Angelo (UdC) .....	11, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 41, 46, 48, 50, 51, 55, 57
Foti Antonino (PdL) .....	23
Giachino Bartolomeo, <i>Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i> ..	6, 8, 13, 16, 17, 18, 20, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 43, 44, 45, 46, 50, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61
Iapicca Maurizio (PdL) .....	14
Lovelli Mario (PD) .....	42
Meta Michele Pompeo (PD) ...	18, 20, 21, 24, 26, 27, 41, 43, 44, 51, 52, 56, 60, 61
Misiti Aurelio Salvatore (IdV) .....	8, 19, 23, 29, 30, 38, 45, 48
Moffa Silvano (PdL), <i>Relatore</i> ...	6, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61
Montagnoli Alessandro (LNP) .....	7, 10, 14, 15, 17, 20, 21, 22, 24, 28, 30, 33, 35, 39, 44, 50, 55, 56, 57, 58, 59, 60
Motta Carmen (PD) .....	7, 8, 9, 11, 12, 13
Mussolini Alessandra (PdL) .....	20, 27
Nizzi Settimo (PdL) .....	14, 21, 22, 30
Proietti Cosimi Francesco (PdL) .....	38, 49
Velo Silvia (PD) .	8, 9, 10, 12, 13, 17, 19, 20, 24, 26, 27, 29, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 40, 43, 45, 58
Zeller Karl (Misto-Min.ling) ...	15, 16, 33, 35, 38, 41, 44, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57

ALLEGATO: Proposte emendative riferite al testo unificato .....

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MARIO VALDUCCI

**La seduta comincia alle 11,20.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**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.

**Sostituzioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, i deputati Bergamini, Cardinale, Crosio, Drago, Martino, Nicco, Verdini sono sostituiti, rispettivamente, dai deputati Golfo, Motta, Bragantini, Libè, Froner, Zeller, Mussolini.

**Seguito della discussione del testo unificato 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); Bratti e Motta: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale (2480).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato 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 »; Bratti e Motta: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale ».

Ricordo che nelle sedute del 30 giugno e del 1° luglio il relatore ha presentato proprie proposte emendative e che, entro il termine fissato, sono stati presentati subemendamenti riferiti a tali proposte.

Avverto altresì che non sono ricevibili, e pertanto non possono essere posti in votazione, i subemendamenti Montagnoli 0.1.15.1 e 0.12.7.1, Velo 0.15.9.1 e 0.39.01.1, in quanto soppressivi delle proposte emendative alle quali si riferiscono;

in tal caso infatti la richiesta di soppressione equivale al voto contrario sulla proposta emendativa.

Avverto inoltre che non risulta ricevibile il subemendamento Lovelli 0.22.25.1, in quanto non modifica l'emendamento al quale si riferisce, ma propone di inserire una disposizione aggiuntiva rispetto ai contenuti del medesimo.

Avverto altresì che il relatore ha presentato due ulteriori emendamenti. L'emendamento 6.3, che sostituisce l'articolo 6, mantenendo esclusivamente le previsioni volte a contrastare il fenomeno delle intestazioni fittizie e l'emendamento 34.1, che estende l'applicazione delle disposizioni concernenti farmaci pericolosi per la guida, previste dall'articolo 34 per veicoli, anche ai natanti. Se non vi sono obiezioni, si intende che non sono richiesti i termini per la presentazione di subemendamenti agli emendamenti 6.3 e 34.1 del relatore.

In base a quanto già segnalato nella seduta del 30 giugno scorso, avverto che gli emendamenti saranno posti in votazione in linea di principio, e, in caso di approvazione, saranno trasmessi alle Commissioni competenti per l'espressione dei prescritti pareri. Saranno, quindi, accantonate anche le votazioni sui singoli articoli, che verranno effettuate dopo che la Commissione avrà proceduto al voto definitivo sugli emendamenti già approvati in linea di principio.

Avverto che le proposte emendative esaminate nel corso della seduta saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico (*vedi allegato*).

Passiamo all'esame dell'articolo 1 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere nuovamente i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi riferiti all'articolo 1.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Bratti 01.1, 01.2, 01.3, 1.1, Velo 1.6. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Toto 1.2. Raccomando l'approvazione della proposta emendativa a mia

firma 1.15. Invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Bratti 1.8 e 1.9. Esprimo parere contrario sull'emendamento Compagnon 1.5. Invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Bratti 1.10 e 1.11. Esprimo parere contrario sull'emendamento Velo 1.7. Invito i presentatori a ritirare la proposta emendativa Bratti 1.12. Esprimo parere contrario sull'emendamento Bratti 1.13. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Garofalo 1.3 come riformulato, invito i presentatori al ritiro dell'emendamento Bratti 1.14 e Montagnoli 1.4. Esprimo parere contrario sul subemendamento Montagnoli 0.1.01.1 e infine chiedo l'accantonamento dell'articolo aggiuntivo 1.01, a mia firma, al fine di poter effettuare un approfondimento con le strutture competenti del Ministero delle politiche agricole.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.15 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 1.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere all'onorevole Moffa un parere sul pacchetto di emendamenti presentati dagli onorevoli Bratti e Motta, che riguardano un tema specifico. Ricordo in proposito che in questa sede noi non affrontiamo la riforma del codice della strada, ma una parte, seppur importante, di riforma del codice della strada; vorrei quindi distinguere il metodo dal merito delle questioni poste.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Io ho parlato con i firmatari di questa serie di emendamenti, che riguardano in particolare modo la disciplina della circolazione in bicicletta e della mobilità sostenibile, e che quindi toccano temi sensibili e, per la verità, in gran parte condivisibili. Abbiamo scelto, tuttavia, nell'ambito di questo lavoro in Commissione, di limitare l'attività di limatura e di intervento nel campo della sicurezza stradale, ben sapendo che si

tratta di argomenti che meriterebbero un approccio più organico e comprensivo.

Suggerirei, quindi, di trasformare molti di questi emendamenti in ordini del giorno, laddove esiste una condivisione sul merito, al fine di promuovere, nei confronti del Governo, iniziative opportune che possano risolvere questioni che correttamente vengono sollevate.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'emendamento Bratti 01.1.

**ALESSANDRO MONTAGNOLI.** Riguardo a quanto detto dal relatore sulla disciplina della circolazione in bicicletta, vorrei ricordare ai colleghi che il deputato Dussin ha presentato una proposta di legge che affronta organicamente la materia della circolazione delle biciclette e delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili. Proporrei, pertanto, di trasformare i contenuti della proposta di legge in un ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Suggerisco di lavorare con impegno sugli ordini del giorno, perché sappiamo che il Governo presenterà un disegno di legge delega di riforma del codice della strada. Pertanto, se noi approntiamo alcuni ordini del giorno efficaci, questo sarà già un segnale da parte del Parlamento al Governo, che ne potrà tenere conto nei criteri della delega.

**CARMEN MOTTA.** Signor presidente, non facendo parte di questa Commissione, ho ascoltato ovviamente con la dovuta attenzione quanto detto dal relatore e da lei. L'intento mio e del collega Bratti non era assolutamente quello di intralciare i lavori della Commissione, né tantomeno di introdurre elementi ultranei nel vostro dibattito. Tuttavia, questo prezioso lavoro svolto dalla Commissione di emendare il codice della strada ci sembrava un'occasione per inserire alcune norme che riguardano in particolare gli utenti deboli della strada, ovvero i pedoni — su questo punto vi sono due o tre emendamenti, non di più — e gli utilizzatori della bicicletta.

Insieme al collega Bratti, ritenevo che questo potesse essere un elemento per dare maggiore completezza al vostro lavoro e, dal momento che si parla di sicurezza stradale, per rendere più sicuro e agevole l'uso della bicicletta, soprattutto in ambito urbano.

Termino, signor presidente, segnalando che non è stato cambiato neanche il termine «velocipede»: come si può pensare di continuare ad usare, in un testo che viene modificato, il termine «velocipede» in luogo di «bicicletta»?

Noi, ad esempio, abbiamo presentato due o tre emendamenti che, nella ridefinizione dei termini, prevedono la sostituzione del termine «velocipede» con «bicicletta». Se poi questo è considerato un elemento che non rientra nelle finalità della Commissione, ne prendo atto, ma resto stupita.

Concordo che ci siano alcuni emendamenti che entrano nel merito del testo e probabilmente ne ampliano la portata, comunque sempre nell'ambito della sicurezza, ma noi proponiamo anche emendamenti migliorativi del testo, come quello citato.

Se il presidente me lo consentirà, interverrò successivamente sugli emendamenti presentati e poi mi limiterò a prendere atto della posizione che vorrà assumere su questo aspetto la Commissione.

**PRESIDENTE.** Ribadisco che, se i presentatori ritirassero questi emendamenti per farne uno o più ordini del giorno che indirizzino il Governo sui principi e le linee guida del disegno di legge delega, che penso venga presentato a breve, sarebbe meglio che non bocciarli. La mia preghiera è in questa direzione, perché sappiamo tutti che sono moltissimi gli argomenti che andrebbero rivisti nel codice della strada e molti sono i dubbi che sono emersi durante il dibattito, ma abbiamo cercato di limitare il provvedimento, il che ci è riuscito fino ad un certo punto, perché si tratta pur sempre di un testo di numerosi articoli. Rivolgo, quindi, un ultimo invito a procedere in questa direzione.

AURELIO SALVATORE MISITI. Vorrei soltanto, senza entrare nel merito degli emendamenti, richiamare l'attenzione sul fatto che, al di là dei contenuti, che condivido interamente, stiamo lavorando su questa materia con il Governo, che presenterà un disegno di legge delega; penso che la presenza in questa sede del Governo, che ha partecipato alla stesura del testo che stiamo esaminando, così come alla stesura degli emendamenti, renderà più facile ottenere che questi contenuti rilevino nella futura redazione del disegno di legge di delega.

Vorrei assicurare la collega Motta che, poiché nella nostra Commissione stiamo lavorando con l'apporto del Governo e degli uffici amministrativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, potremo scrivere adeguatamente il contenuto degli emendamenti e degli ordini del giorno e sottoporlo all'attenzione del Governo. Volevo quindi assicurare la collega Motta sul metodo seguito finora nell'elaborazione del testo oggi in esame.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi riconosco moltissimo nell'intervento dell'onorevole Misiti. Credo che gli ordini del giorno, tenuto conto di come abbiamo lavorato in Commissione, con la collaborazione del Governo e degli uffici, questa volta valgano di più di come normalmente si presume. Invito, quindi, i presentatori a presentare un ordine del giorno che esamineremo alla fine delle votazioni. Siamo in grado di suggerire delle riformulazioni che potranno essere accolte e pregherei, quindi, l'onorevole Motta di seguire il mio suggerimento.

CARMEN MOTTA. Dopo questa perorazione non posso che adeguarmi a tale richiesta; non lo faccio, però, con un animo particolarmente lieto, perché c'erano degli emendamenti che, a mio avviso, sarebbe stato interessante per la Commissione discutere e che non avrebbero inciso sull'equilibrio del testo che esaminerete.

Considerato che questa richiesta viene formulata ripetutamente da più parti, la

accetto. Spero, però, che l'ordine del giorno possa essere uno strumento per recepire alcuni emendamenti che avevano un particolare significato, sia per me che per il collega Bratti, teso alla tutela e alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti. Se questo sarà possibile, tale spunto potrà poi essere utilizzato per il futuro lavoro.

SILVIA VELO. Condivido, insieme al mio gruppo, il merito e il contenuto delle proposte avanzate dai colleghi Bratti e Motta; conosciamo anche, avendo partecipato fin dall'inizio all'impostazione di questo lavoro, i termini entro cui ci muovevamo.

Credo che sia utile, tenuto conto della disponibilità dei colleghi Bratti e Motta, valutare gli ordini del giorno in relazione a quanto ha annunciato il presidente, vale a dire l'intenzione del Governo di chiedere una delega sulla riforma organica del codice della strada.

Abbiamo discusso di argomenti rispetto ai quali erano maturate alcune preoccupazioni che questa Commissione ha espresso presso tavoli ministeriali, tecnici, associativi o più o meno rappresentativi di varie associazioni, che stavano già lavorando a una riforma organica del codice della strada. Questa è l'occasione, grazie anche a quanto sollevato dalla collega Motta, per ribadire che questa Commissione e il Parlamento nel suo complesso vogliono essere protagonisti in questa seconda fase di revisione organica del Codice della strada, non solo formalmente, ma anche nella sostanza.

PRESIDENTE. Vorrei fare una precisazione. Considerata la presenza del Governo, riterrei auspicabile che si predisponesse un ordine del giorno mirato a delineare alcuni indirizzi generali di cui il Governo potrà tener conto nella predisposizione del disegno di legge.

Gradirei, in sostanza, che ci fosse un impegno da parte del Governo per scrivere insieme anche gli ordini del giorno. Sarebbe bene, infatti, che i contenuti degli ordini del giorno fossero già condivisi con il Governo in relazione al processo di redazione del disegno di legge delega.

CARMEN MOTTA. Ritiro le proposte emendative Bratti 01.1, 01.2, 01.3 e 1.1, di cui sono cofirmataria.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Velo 1.6.

SILVIA VELO. Nella seduta precedente, di martedì scorso, il relatore aveva chiesto di accantonare questo emendamento perché si riservava di effettuare alcuni approfondimenti. Vorrei capire i termini di questo invito al ritiro che, di fatto, costituisce un parere negativo.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Confermo che l'emendamento è stato accantonato in quell'occasione proprio per procedere a un approfondimento e analizzarlo meglio. Si tratta di misure molto ampie, che riguardano in particolare le competenze dei comuni, sia sulla mobilità urbana, sia sulla disciplina degli ausiliari del traffico.

A proposito degli ausiliari del traffico, una recente sentenza della Corte di Cassazione si è espressa in termini molto restrittivi. In particolare, ne è derivata qualche difficoltà per gli enti locali, perché nella sentenza si è introdotto un limite sostanziale, anche di tipo spaziale, all'attività degli ausiliari del traffico.

Tuttavia, c'è un problema che l'emendamento affronterebbe, finendo per creare non poche conseguenze, perché la maggior parte degli ausiliari del traffico dipendono da società private. Sotto questo profilo, dunque, c'è un aspetto che si porrebbe in controtendenza rispetto alla sentenza della Corte di Cassazione.

SILVIA VELO. Prendo atto di questo approfondimento, perché mi pare dettato dal buon senso, e pongo altre due questioni, su cui chiedo alla Commissione di riflettere ulteriormente.

La prima è una questione specifica. In questo momento non ho sottomano il testo dell'emendamento, ma ricordo bene che era piuttosto articolato, e su di esso si era espressa in senso favorevole l'Associazione nazionale comuni italiani. Il tema degli ausiliari del traffico riguardava solo una

parte dell'emendamento, che affrontava altre questioni, come le ZTL, le aree di parcheggio, la possibilità dei comuni di designare zone a traffico limitato e aree di parcheggio e via elencando. Valuterei, dunque, se esistono i termini per espungere la questione degli ausiliari del traffico e verificare ulteriormente se le altre questioni possono essere utilmente riprese.

Vengo alla seconda questione, di carattere più generale, che espongo in questa sede e che ripeterò in ogni occasione possibile. Segnalo già dall'inizio un atteggiamento che mi pare non utile nei confronti dei comuni. Vorrei evitare che in questo provvedimento emergessero misure che denotano un atteggiamento « discriminatorio » nei confronti dei comuni rispetto ad altri livelli istituzionali. Osservo, infatti, che alcune misure attuate dai comuni sono accettate meno rispetto alle stesse misure attuate dalle province e via dicendo.

Questa circostanza ci è stata segnalata dagli organi di rappresentanza delle polizie municipali, che si sentono discriminate quando noi stabiliamo che alcune sanzioni possono essere comminate da determinati organi di polizia, ma non da quelli comunali.

È un atteggiamento che non rispetta la dignità dei comuni e che soprattutto non ha senso logico. Se esiste un problema di abuso dei termini sanzionatori, in primo luogo esso va segnalato. Se, infatti, vengono comminate sanzioni in assenza di reato, è giusto che ci sia una segnalazione in merito; al contrario, se il reato sussiste, la sanzione è giusta e, a mio avviso, anche opportuna. Se ne vengono comminate tante, significa che tanti cittadini non rispettano le norme del codice della strada e, quindi, i termini di sicurezza.

In secondo luogo, nessun principio improntato al buon senso può farmi accettare l'idea per cui ci siano maggiori garanzie che determinati proventi e introiti provenienti da sanzioni vengano effettivamente utilizzati ai fini della sicurezza stradale se impiegati da un ente, piuttosto che da un altro. Si tratta di un atteggiamento pregiudiziale e discriminatorio, che vorrei non si avesse da parte di questa Commis-

sione. Colgo quest'occasione per denunciare questa circostanza, ma lo farò anche nelle altre occasioni che si presenteranno.

Nello specifico, chiedo al relatore se su questo emendamento si può fare un approfondimento ulteriore - fermo restando che sono d'accordo sul tema degli ausiliari del traffico.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Apprezzo molto la passione dell'onorevole Velo - che deriva anche dal suo essere stata amministratrice locale - su alcune questioni, che tra l'altro denota la voglia di rappresentare al meglio le esigenze dei comuni. Su un dato di fatto vorrei, tuttavia, sgombrare il campo da qualunque dubbio e perplessità: non credo che ci sia, né da parte mia, né da parte di alcun membro della Commissione, un atteggiamento pregiudizievole nei confronti dei comuni. Al contrario, nel corso dell'esame degli emendamenti vedremo che un'attenzione particolare è stata dedicata al ruolo delle polizie municipali.

In qualche misura, la collega Velo ha voluto anticipare una sua posizione ostativa alle disposizioni relative all'uso da parte degli enti locali dell'autovelox, ma parleremo di questo quando arriveremo ad affrontare la questione.

Nello specifico di questo emendamento, ci sono due questioni sulle quali il relatore ritiene che non si possa aderire positivamente alla richiesta emendativa. Ho già dato spiegazioni sulla prima. La seconda - ho qui l'emendamento - riguarda la possibilità di impiego, sostanzialmente per esercitare attività di polizia municipale, anche per i dipendenti comunali e per altri soggetti che operano all'interno dei comuni. Questo introdurrebbe, secondo me, un argomento di una portata così vasta da incidere poco sotto il profilo della sicurezza e forse di più sotto il profilo dell'organizzazione dei singoli enti. Si sconfinerebbe, tuttavia, in un'articolazione organizzativa che prevede una sovrapposizione di ruoli. Francamente, pregherei l'ANCI - di cui la collega Velo ha riportato le opinioni - di riflettere meglio, proprio nell'interesse dei comuni, sull'utilizzo di

personale per attività specifiche di questo tipo.

Questa è la ragione per cui è stata avanzata una riserva da parte mia.

SILVIA VELO. Ritiro l'emendamento 1.6 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.2 Toto, su cui il relatore ha espresso parere favorevole. Ricordo che l'emendamento prevede una sanzione amministrativa per quegli autoveicoli che non usano pneumatici da neve o omologati.

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 1.2 Toto.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento 1.15 del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ricordo che tale emendamento riguarda il trasporto eccezionale dei blocchi di pietra, nel momento in cui superano i limiti di massa previsti dal codice della strada.

È una norma di semplificazione, che evita la verifica dei limiti di massa sui singoli blocchi. La riformulazione che è stata proposta è finalizzata a stabilire un limite massimo di percorrenza di tali mezzi che circolano in deroga, escludendo altresì che essa possa avere luogo nelle autostrade. Mi sembra che si tratti, anche in questo caso, di una norma di buon senso che prevede un processo di semplificazione, ma è ugualmente attenta al livello di sicurezza che bisogna garantire.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, al di là della riformulazione del relatore, chiedo la soppressione dell'emendamento, in quanto prevedere deroghe relative alla verifica dei limiti di massa incide negativamente sulla sicurezza del trasporto eccezionale da parte di mezzi pesanti. Il trasporto su un mezzo non solo di un blocco, ma di più blocchi pesanti e pericolosi rappresenta già di per sé un pericolo per la sicurezza stradale, al di là della riduzione del chilometraggio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento del relatore 1.15, nel testo riformulato.

(È approvato).

CARMEN MOTTA. Ritiro gli emendamenti Bratti 1.8 e 1.9, di cui sono cofirmataria.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 1.5.

ANGELO COMPAGNON. Potrei qui riprendere gli interventi dei colleghi su determinate preoccupazioni che riguardano l'azione dei vigili o degli ausiliari del traffico. Ma i lavori stanno procedendo a una tale velocità, che è difficile riuscire a seguire l'esame di tutti gli emendamenti. Peraltro, questo provvedimento è partito con l'acceleratore spinto, come ho sottolineato anche in altre occasioni. È stato comunque deciso che bisogna concluderne l'esame a fine luglio e vedremo di riuscirci.

L'emendamento da me proposto segue una filosofia diversa rispetto alla sicurezza stradale. Il fatto di chiedere agli organi di controllo, siano essi agenti del traffico di qualsiasi corpo, di rendersi visibili nell'esercizio delle loro funzioni mi pare una questione di prevenzione, aspetto purtroppo molto carente in questo testo.

Stiamo andando verso l'approvazione di un provvedimento improntato a una filosofia prettamente repressiva, senza dare spazio, in effetti, alla prevenzione. Mi rendo conto di combattere contro i mulini a vento. Il fatto stesso che questo emendamento venga bocciato senza una valutazione sullo sforzo che avrebbe potuto compiere questa Commissione, mi induce a esprimere sul provvedimento nel suo complesso una valutazione molto critica, che avremo modo di ribadire anche nel prosieguo della discussione.

Devo comunque riconoscere che alcuni aspetti sono evidentemente condivisibili, come l'ultimo intervento del relatore relativo alla necessità di fare chiarezza sui ruoli nell'esercizio della funzione di controllo svolta dalla polizia urbana.

Non sono riuscito a intervenire sull'emendamento 1.15, ma condivido quanto detto dal collega Montagnoli.

Vi sono alcuni aspetti su cui la sicurezza viene affrontata con un metodo più repressivo, e altri su cui l'atteggiamento è di lassismo anche eccessivo. Forse non abbiamo fatto sufficienti valutazioni e approfondimenti, soprattutto in merito alla filosofia che avrebbe dovuto informare questo provvedimento. Insisto quindi perché l'emendamento venga votato.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Vorrei innanzitutto ringraziare il collega Compagnon, perché il suo ruolo è stato tutt'altro che marginale all'interno di questa Commissione, tant'è che, nel prosieguo, anche su altri emendamenti si è cercato di trovare elementi di condivisione.

Nello specifico dell'emendamento in esame, si prevede l'obbligo per gli agenti del traffico di rendersi visibili con segnali luminosi, sia direttamente mediante alcuni dispositivi, sia per mezzo di apposita segnaletica sulla carreggiata. In linea di principio, espresso in questo modo, il problema è condivisibile. Purtroppo però ciò comporta obblighi ulteriori per gli agenti del traffico, con effetti onerosi a carico del bilancio dello Stato. Sotto questo profilo, ci siamo già adoperati molto per individuare correttamente la destinazione di alcune risorse per aumentare i controlli, per incrementare la segnaletica e per potenziare le infrastrutture, al fine di garantire maggiore sicurezza. Riteniamo, dunque, eccessivo in questa fase introdurre un elemento ulteriormente oneroso. Questo profilo ci è stato presentato anche dall'amministrazione.

ANGELO COMPAGNON. Sui costi, ovviamente, non possiamo nasconderci, ma credo che un lampeggiante acceso non costi molto.

PRESIDENTE. Devo dire che nel merito la questione è condivisibile, ma resta il problema dei costi per l'amministrazione comunale, sia per i giubbotti fluorescenti che per gli altri dispositivi, nel

momento in cui si chiede con emendamento di rendere più visibili tutti gli operatori del traffico.

Pongo quindi in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 1.5.

*(È respinto).*

CARMEN MOTTA. Ritiro gli emendamenti Bratti 1.10 e 1.11, di cui sono cofirmataria.

SILVIA VELO. Ritiro l'emendamento a mia firma 1.7.

CARMEN MOTTA. Ritiro gli emendamenti Bratti 1.12 e 1.13, di cui sono cofirmataria,.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Garofalo 1.3, nel testo riformulato.

Si tratta di un emendamento importante, perché riguarda le autovetture a impatto ambientale zero o molto ridotto. L'obiettivo è quello di far sì che le autovetture verdi, a gas metano o elettriche, possano essere utilizzate più facilmente. Credo che si tratti di un'iniziativa importante, già adottata da altri Paesi europei, che la direttiva comunitaria dovrà recepire. Questo è il testo dell'emendamento riformulato, che ritengo vada in una direzione che tutti auspichiamo.

Nessuno chiedendo di intervenire, pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Garofalo 1.3, nel testo riformulato.

*(È approvato).*

CARMEN MOTTA. Ritiro l'emendamenti Bratti 1.14, di cui sono cofirmataria.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Montagnoli 1.4.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Avevo già predisposto questo emendamento durante l'esame del provvedimento in sede referente. La richiesta di ritiro era stata avanzata a causa della imminente approvazione di una normativa comunitaria in materia. Rammento che pochi giorni fa in

Commissione, è stato dato parere favorevole sul disegno di legge comunitaria che prevede l'attuazione, tra l'altro, di una normativa comunitaria che indica tutti i nuovi dispositivi, compreso questo. Pertanto, quel giorno stesso mi sono consultato anche con il sottosegretario Giachino e, convinto che il Governo fosse favorevole, ho predisposto nuovamente l'emendamento. In realtà, abbiamo già approvato in Commissione l'attuazione di questa normativa comunitaria. Si tratta solo di anticiparne i tempi rispetto a quelli previsti in sede europea.

Considerato che sta per essere varato un regolamento a livello europeo, mi rendo disponibile ad accogliere un'eventuale riformulazione di questo emendamento, ma ricordo che i sistemi di frenata e di stabilità sono già previsti nel testo che abbiamo approvato in Commissione. Avevo capito che anche il sottosegretario fosse favorevole.

PRESIDENTE. In tal caso, proporrei di accantonarlo, in modo da avere il tempo per approfondirlo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo quindi all'articolo aggiuntivo 1.01 del relatore e al subemendamento Montagnoli 0.1.01.1 ad esso riferito.

Come richiesto dal relatore, propongo di accantonare l'articolo aggiuntivo 1.01 del relatore e conseguentemente il subemendamento Montagnoli 0.1.01.1 ad esso riferito.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'esame dell'articolo 2 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi riferiti all'articolo 2.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sulle proposte emendative Bratti 2.1. Mi rimetto alla Commissione sugli identici emendamenti Compagnon 2.4 e Antonino Foti 2.2, raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 2.5. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Iapicca 2.3 e parere contrario sull'articolo aggiuntivo Minasso 2.08. Esprimo parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Brugger 2.09, nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 2,5 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 2.

CARMEN MOTTA. Ritiro l'emendamento Bratti 2.1, di cui sono cofirmataria.

PRESIDENTE. Passiamo agli identici emendamenti Antonino Foti 2.2 e Compagnon 2.4.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Gli emendamenti Antonino Foti 2.2 e Compagnon 2.4 prevedono la possibilità di ampliare, estendendola anche ai comuni, la facoltà di concedere, all'interno dei centri abitati, deroghe alla disciplina sulle distanze minime tra cartelli pubblicitari. Questo può portare a difformità tra territori diversi, anche se limitrofi, nonché a una proliferazione dei cartelli, con rischi oggettivi per la sicurezza stradale.

Credo, comunque, che sia opportuno sentire anche il Governo per l'aspetto più tecnico della questione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Rispetto al principio generale per il quale il regolamento stabilisce le norme e le dimensioni della pubblicità su strade, l'attuale formulazione prevede un'eccezione solo all'interno dei centri abitati, limitatamente alle strade urbane di quartiere (di categoria « E ») e locali (di categoria « F »), nelle quali, per ragioni di

interesse generale e di ordine tecnico, i comuni possono concedere deroghe nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione.

Gli emendamenti in esame prevedono, invece, che i comuni possano derogare su tutte le strade, nel rispetto dei principi della sicurezza stradale e di quelli di cui al comma 1, ossia di non ingenerare confusione con la segnaletica stradale, né ridurre la visibilità o la comprensione. L'emendamento, perciò, sembra ampliare eccessivamente l'ambito dell'eccezione rispetto alla regola, con pregiudizio sull'effettiva sicurezza stradale.

In ogni caso, il Governo ci rimettiamo alla Commissione.

SILVIA VELO. Pongo una domanda e, se non è esattamente pertinente, me ne scuso. È stata posta una questione, in queste settimane, di cui avevo parlato anche con il Sottosegretario Giachino, rispetto alla quale mi chiedo se si possa fare un ulteriore approfondimento in questo provvedimento. La questione riguarda gli itinerari internazionali e le modifiche che le norme ci chiedono rispetto alla cartellonistica e alla pubblicità. Ancora non sono state classificate tutte le nostre strade che rientrano negli itinerari internazionali e vengono definite come tali anche strade che non hanno queste caratteristiche. Questa circostanza, che io avevo segnalato, costringerebbe chi li ha posti a togliere tutti i cartelli.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. A conferma di quanto l'intervento di ogni deputato — a partire da quello del mio amico, l'onorevole Compagnon — sia tenuto in conto, proporrei di accantonare l'argomento e affrontarlo nuovamente alla ripresa.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Mi permetto di aggiungere qualche elemento ad ulteriore chiarimento. Stiamo parlando di cartelli pubblicitari che valorizzano i centri storici e quant'altro. Attualmente il codice consente il posizionamento di que-

sti cartelli all'interno delle strade di categoria « E » ed « F », cioè le strade urbane di quartiere e le strade locali.

Estendere questa possibilità anche ad altre strade crea un problema di diversa regolamentazione da comune a comune, oltre che di confusione con la segnaletica primaria, di indicazione o divieto, e comporta quindi problemi sotto il profilo della sicurezza. Si tratta di un fatto oggettivo.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario Giachino propone di accantonare gli identici emendamenti 2.2 e 2.4.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento 2.5 del relatore.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** Questo emendamento introduce una disciplina relativa alle pertinenze dei servizi autostradali, finalizzata ad assicurarne l'installazione soltanto in conformità con i progetti presentati dall'ente proprietario o concessionario.

È una norma che fa chiarezza anche su alcune interferenze che oggi si verificano nell'individuazione di queste pertinenze anche da parte di altri enti, che non sono proprietari delle autostrade. La ritengo, quindi, del tutto indispensabile. Non c'è niente di peggio che avere delle pertinenze al di fuori di un progetto e di un quadro programmatico, soprattutto nell'ambito delle autostrade.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 2.5 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Iapicca 2.3, su cui il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

**SETTIMO NIZZI.** Signor presidente, penso che dobbiamo rivedere attentamente questo emendamento. Non condivido la scelta di dare la possibilità, in

maniera così discrezionale, non sappiamo a chi - al dirigente della provincia o del comune - di permettere l'installazione di cartelli pubblicitari.

Le nostre strade sono piene di cartelli pubblicitari che si sovrappongono a quelli relativi alla viabilità, creando seri problemi dal punto di vista ambientale e dell'impatto visivo. Esistono regole che prevedono che i cartelli siano posti a una distanza minima di tre metri dal ciglio della strada, ma i cartelli sono tutti posizionati sulla strada.

Noi non possiamo derogare a queste norme. Personalmente sono contrario ai cartelli pubblicitari sulle strade extraurbane. La pubblicità si fa all'interno delle città, al di fuori dovrebbero essere ammessi soltanto i cartelli direzionali e quelli che rappresentano le località. Diversamente, questo può diventare un danno ingente.

Sulle strade troviamo cartelli che recano la scritta « pubblicità in vendita ». È possibile che in Italia dobbiamo permettere ancora questo? « Pubblicità in vendita », anche da parte di grandi aziende nazionali. Noi siamo favorevoli al fatto che tutti lavorino e possano guadagnare, ma non possiamo limitare la sicurezza della gente e soprattutto non possiamo distruggere il nostro paesaggio, soltanto perché qualcuno deve guadagnare. Le imprese pubblicitarie potranno riconvertirsi.

**MAURIZIO IAPICCA.** In effetti, le finalità di questo emendamento vanno proprio nel senso indicato dall'onorevole Nizzi. Forse il collega si riferiva a quello precedente. L'emendamento, in effetti, cerca di porre rimedio innanzitutto alle grandi difficoltà che hanno avuto numerose imprese nel momento in cui il ministero ha imposto i divieti nei confronti della pubblicità lungo gli itinerari internazionali.

Questo emendamento, dunque, non mira soltanto a regolamentare l'intera materia, ma rimette a un decreto del ministro l'individuazione delle strade extraurbane e secondarie sulle quali ragioni di sicurezza stradale impongono di adottare divieti.

Si tratta di far fronte alle difficoltà che creerebbe l'applicazione immediata e rigorosa di questo divieto e, nello stesso tempo, di creare le condizioni per una nuova regolamentazione più chiara, soprattutto in riferimento alle classificazioni delle strade.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Condivido pienamente quanto detto dal collega Nizzi. Penso che in Italia abbiamo fin troppa cartellonistica, spesso brutta e anche molto pericolosa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Iapicca 2.3.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Minasso 2.08, su cui il relatore e il Governo hanno espresso parere contrario.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Signor presidente, l'articolo aggiuntivo affronta la materia del *tuning*, che è abbastanza delicata, ed è stata affrontata, per quanto parzialmente, nell'ambito del decreto legge cosiddetto « mille proroghe ».

C'è la volontà - lo voglio anticipare al Governo - di arrivare successivamente a una risoluzione che indichi gli elementi sui quali disciplinare il *tuning*.

PRESIDENTE. Stante l'assenza del presentatore, si intende che abbia rinunciato all'articolo aggiuntivo Minasso 2.08.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo Brugger 2.09, sul quale è stato espresso parere favorevole con riformulazione. Invito il relatore ad illustrare la riformulazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La riformulazione, che riguarda una parte dell'emendamento, è finalizzata a precisare i soggetti sui cui veicoli è consentita la pubblicità non luminosa per conto terzi.

KARL ZELLER. Signor presidente, in linea di massima accetto la riformulazione

proposta dal relatore, perché risolve una questione che personalmente non mi era nota, ossia che non sarebbe consentita la pubblicità delle associazioni dilettantistiche - che devono necessariamente trovare sponsor per la loro attività agonistica - per esempio sulle autovetture sponsorizzate dalle banche. Chiederei al relatore solo di eliminare l'ultimo passaggio, che recita « in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal CONI ». Purtroppo, non tutte le associazioni dilettantistiche sono riconosciute dal CONI: è il caso, per esempio, delle associazioni di bowling, che svolgono un'intensa attività agonistica.

Se si potesse limitare l'emendamento alle associazioni dilettantistiche in generale, si risolverebbe il problema. In caso contrario, si profilerebbe una disparità di trattamento.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, intervengo prima di tutto per aggiungere la mia firma a questo articolo aggiuntivo e ricordare che l'intervento del collega Zeller è da tenere in considerazione, in quanto le centinaia o persino migliaia di piccole società che esercitano attività di vario tipo sul territorio hanno la necessità di avere qualche aiuto e qualche sponsor. L'unica soluzione è poter riportare - il ritorno, si sa, a quei livelli non c'è - il nome di chi li aiuta.

Un'attenzione in questo senso, prendendo per buono il suggerimento del collega Zeller, mi sembra opportuna.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La condizione dell'emendamento è *in re ipsa*, perché il suo senso è, in effetti, del tutto condivisibile.

La riformulazione è stata fatta perché è necessario indicare in una norma un soggetto che certifichi l'appartenenza a una determinata categoria, sia pure un'associazione di tipo dilettantistico. Temo che una dizione molto più generalizzata risulti priva di questo elemento, che è davvero importante.

KARL ZELLER. Se indicassimo che la certificazione deve venire dal comune, per non inondare il CONI di richieste?

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. La delimitazione di cui parla il relatore è molto opportuna. Possiamo precisare « dai CONI provinciali »: in ogni provincia c'è un CONI, ogni provincia ha le sue specificità, quindi ci si rivolge al CONI provinciale, altrimenti il procedimento sarebbe troppo generico.

KARL ZELLER. Per esempio, le associazioni di calcio, che organizzano piccoli tornei ma non sono riconosciute dal CONI, sarebbero tagliate fuori.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Il senso di questa norma, che i colleghi Zeller e Brugger hanno elaborato, prevede sostanzialmente anche per le altre categorie un aggancio normativo in tema di riconoscimento. È il caso delle Onlus, le associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge n. 266. Sarebbe davvero paradossale che soltanto per le attività sportive si sfuggisse a una norma di riferimento che ne certifichi la natura e l'esistenza.

KARL ZELLER. Il CONI può certificare l'attività dilettantistica anche di associazioni che non sono iscritte? Per il bowling, per esempio, non esiste una filiale. Può farlo il CONI?

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Lo può fare, perché il CONI può anche riconoscere attività che non hanno una natura federativa.

KARL ZELLER. È importante precisare questo punto e che se ne possa occupare il CONI provinciale.

PRESIDENTE. Volevo precisare che, nel momento in cui indichiamo il CONI, si intende il CONI con tutte le sue emanazioni. Il CONI provinciale, che rientra all'interno del CONI, avrà questo tipo di

competenza. Penso, quindi, di poter dire che quanto suggerito dal Governo è già inserito nella formulazione « CONI ».

KARL ZELLER. L'importante è che tutte le attività dilettantistiche possano essere certificate dal CONI.

PRESIDENTE. Questa precisazione risulta dal resoconto.

Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo Brugger 2.09, nel testo riformulato, che assume il numero 2.6.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 3 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere nuovamente i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 3.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Compagnon 3.3, come riformulato. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Montagnoli 3.1. Esprimo parere contrario sull'emendamento Compagnon 3.2. Esprimo parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Bratti 3.01 nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 3.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 3.3.

ANGELO COMPAGNON. Chiedo al relatore di chiarire la riformulazione dell'emendamento.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'emendamento, già respinto nel corso dell'esame in sede referente, prevede la sanzione della riduzione dei punti per fattispecie che sono punite penalmente. Dispone, altresì, che il ricorso al prefetto o al giudice di

pace sani i vizi formali della notificazione del verbale. Ciò rappresenta di fatto una limitazione all'esercizio della facoltà di impugnare atti amministrativi recanti vizi.

La riformulazione, peraltro, permette di recuperare la parte dell'emendamento relativa alla comunicazione della riduzione dei punti, disposta in relazione a reati, da parte della cancelleria all'organo accertatore. Ciò permette di sanare un difetto di comunicazione, che si registra molto frequentemente, a causa del quale la riduzione dei punti non viene di fatto effettuata.

Una parte dell'emendamento viene quindi accolta e riformulata.

ANGELO COMPAGNON. Il relatore Moffa è molto abile, per cui potrà dichiarare di avere infine accolto qualcosa delle mie proposte. Però il problema è serio, per cui con altrettanta serietà accetto la riformulazione. Eventualmente, mi riserverò un approfondimento in seguito.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 3.3 Compagnon, nel testo riformulato, che assume il numero 12.8.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Montagnoli 3.1.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. La questione dei veicoli storici è aperta da alcuni anni. C'è un progetto di legge al Senato, ma nell'emendamento si demanda a un decreto del Ministro dei trasporti. Non so se valga la pena trasformarlo in ordine del giorno, sollecitando i colleghi del Senato a prendere una decisione, altrimenti cercheremo di fare qualcosa in questo ramo del Parlamento.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Montagnoli 3.1 e trasformarlo in ordine del giorno.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'emendamento a mia firma 3.1.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 3.2, su cui il relatore ha espresso parere contrario.

ANGELO COMPAGNON. Vorrei conoscere la motivazione del parere contrario espresso dal relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Questo emendamento, di cui abbiamo già discusso in sede referente, prevede la possibilità che la competenza alla fabbricazione di targhe per ciclomotori sia data anche ad altri soggetti diversi dal Poligrafico dello Stato. L'elemento che mi induce ad esprimere un parere contrario è che questo non garantirebbe rispetto ai tentativi e ai rischi di falsificazione. A suo tempo, la Commissione ha scelto di mantenere in capo al Poligrafico di Stato la produzione di targhe anche per ciclomotori.

SILVIA VELO. Questo è un tema già discusso. Lo scorso anno ho presentato un'interrogazione avente ad oggetto i ritardi sulla fornitura delle targhe a causa delle lentezze del Poligrafico dello Stato. Il Sottosegretario Giachino allora ci disse che si sarebbe fatto carico di fare un monitoraggio della situazione e che avrebbe riferito in Commissione rispetto agli eventuali impegni assunti dal Poligrafico riguardo la velocizzazione nella fornitura delle targhe. Non ne abbiamo più avuto notizia, ma, ad essere onesti, non abbiamo più chiesto.

Il tema è tuttora aperto. Non sono convinta che l'unico modo per garantire il rischio di falsificazione sia affidarsi al Poligrafico. Sarei curiosa di sapere come gli altri Paesi europei affrontino il problema della fornitura delle targhe; immagino che anch'essi debbano essere altrettanto attenti e solleciti nell'evitare falsificazioni.

Anche in questo caso, dunque, sollevo una questione puntuale, ma di carattere generale. Spesso, da parte degli organismi dello Stato emergono un conservatorismo,

uno spirito di autotutela — il termine « ostilità » mi sembra troppo forte — ma una certa resistenza a qualsiasi modifica legislativa che introduca innovazione e semplificazione. Queste resistenze vengono attribuite a motivi di sicurezza e legalità. Mi pare che ci sia questo, ma anche uno Stato che non riesce a passare da un ruolo di erogatore diretto di certi servizi a un ruolo di controllore della legalità, mutamento invece auspicabile per uno Stato che vuole essere moderno.

Chiedo un maggiore approfondimento sul tema delle targhe e del ruolo del Poligrafico dello Stato nel fornirle.

**PRESIDENTE.** C'è una teoria condivisibile da tutti e poi c'è una pratica rappresentata anche dai livelli occupazionali. Se il presentatore insiste, lo mettiamo in votazione. In alternativa, lo inviterei a trasformarlo in un ordine del giorno.

**ANGELO COMPAGNON.** La collega Velo è stata ancora più precisa di me. Si constata una scarsa volontà a prendere in considerazione anche la possibilità di delegare qualcosa, per timore di non ottenere miglioramenti e a tutela dell'occupazione, ma invece delegare spesso rientra nello spirito giusto con cui affrontare i problemi.

Se il Governo è d'accordo, posso accettare la proposta del Presidente di trasformarlo in un ordine del giorno con il serio impegno da parte del Governo di approfondire questo tema e compiere un passo avanti. Non è pensabile che anche in queste piccole cose lo Stato debba fare tutto, invece di controllare e farlo fare agli altri, creando comunque occupazione anche con gli altri.

**PRESIDENTE.** Aggiungo che il Poligrafico è oggetto di commissariamento.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** Credo che l'ordine del giorno sia opportuno, ma desidero ricordare che il Poligrafico non realizza le targhe, ma affida il servizio ad altri enti. Sotto questo profilo, l'ordine del giorno può aiutare a compiere una riflessione.

**ANGELO COMPAGNON.** Ritiro l'emendamento a mia forma 3.2.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'articolo aggiuntivo Bratti 3.01, nel testo riformulato.

**CARMEN MOTTA.** In qualità di cofirmataria, accolgo la riformulazione.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo Bratti 3.01, nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 5 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere nuovamente i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 5.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** Signor presidente, esprimo parere contrario sugli emendamenti Meta 5.1, Montagnoli 5.4 e Compagnon 5.2. Raccomando l'approvazione degli emendamenti a mia firma 5.5 e 5.6 ed esprimo parere favorevole sull'emendamento Antonino Foti 5.3.

**BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 5.5 e 5.6 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 5.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'emendamento Meta 5.1.

**MICHELE POMPEO META.** Volevo chiedere spiegazioni al relatore in ordine alla contrarietà a questo emendamento.

Nel disegno di legge, dal quale abbiamo ereditato sostanza più che spunti, avevamo in verità proposto l'introduzione della targa personalizzata, ma dobbiamo guardare anche alle esperienze internazionali. In alcuni Paesi in cui questo regime vige da sempre si riflette sulla tenuta di questo meccanismo in ordine all'autenticità della targa, del controllo, della sicurezza. Non

ho alcuna difficoltà a ritirare l'emendamento, ma volevo segnalarvi che alcuni ambienti delle Forze dell'ordine e varie autorità non sono pienamente convinti dell'introduzione di questo meccanismo.

Posso comunque ritirare l'emendamento, se il relatore mi conforta riferendomi non solo la propria opinione, ma anche rassicurandomi rispetto alla condivisione della targa personalizzata da parte degli ambienti interessati, a partire dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla Polstrada e dalle prefetture. Non vorremmo introdurre, in ritardo rispetto agli altri Paesi, una soluzione, che quegli stessi Paesi stanno rimettendo in discussione.

SILVIA VELO. Vorrei intervenire in realtà su un altro emendamento, visto che il relatore ha dato il parere sul complesso degli emendamenti riferiti all'articolo 5, e il tema da questi trattato è unitario. Vorrei quindi aggiungere un elemento di riflessione. L'emendamento Foti 5.3 introduce una sorta di doppio regime. Si può quindi essere favorevoli o sfavorevoli al tema della targa personale, ma, scusandomi con il firmatario, considero peggiore questa via di mezzo, ovvero una fase di doppio regime, perché temo che la confusione sarebbe certa.

Poiché su questo emendamento è stato espresso parere favorevole, chiedo una ulteriore riflessione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Abbiamo verificato il discorso della targa personalizzata anche con i soggetti cui faceva riferimento l'onorevole Meta, e non mi sembra di cogliere una particolare riserva da parte loro su questa novità, che nasce da una serie di richieste provenienti anche dalle varie categorie con le quali abbiamo interloquito nel corso dell'indagine conoscitiva. Tutti hanno evidenziato l'opportunità di introdurre la targa personalizzata nel nostro Paese. Ci sembrava dunque necessario cogliere questo elemento di novità, tenendo conto della situazione diversificata a livello europeo.

Se si introduce la targa personalizzata, deve essere affrontato il tema dei tempi di

decorrenza, altrimenti creeremmo non poche difficoltà di adeguamento. Se, invece, non si vuole introdurre questa novità, non intendo sollevare particolari obiezioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Bisogna essere laici su tale questione, ma anche semplificare al massimo. Per un certo periodo avremo in circolazione le doppie targhe. Se, contestualmente all'approvazione di questo provvedimento, tutte le targhe diventeranno personalizzate — ed è giusto quanto scritto dal relatore in fase di predisposizione della norma — e se in quel momento cambierà tutto, allora il sistema potrà funzionare senza confusione.

Sono rammaricato di non aver potuto parlare prima al collega Foti, perché gli avrei chiesto di non procedere. Legare il nuovo regime alle nuove targhe e non alle targhe già esistenti determinerà una grande confusione anche negli uffici. La ritengo una complicazione completamente inutile. Mentre invece, se il giorno in cui entra in vigore questa norma, tutte le targhe diventeranno personali, si potrà vendere la propria vettura e conservare la targa da applicare su una nuova autovettura.

Non capisco quindi la ragione per cui si debba applicare il nuovo regime alle nuove targhe. La data di inizio del nuovo sistema deve essere l'approvazione di questa legge. Dato che le targhe non cambiano, questo vale dal momento in cui entra in vigore la norma.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Non rimane la stessa targa, perché si affida al Ministero anche la definizione della tipologia della targa.

AURELIO SALVATORE MISITI. Non sappiamo se rimanga la stessa o meno, ma è importante che dalla data di entrata in vigore della legge si sappia che le targhe sono tutte personali, altrimenti negli uffici si creerà un'immensa confusione. Mi sembra una complicazione inutile.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Propongo l'accantonamento di tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 5.

ALESSANDRA MUSSOLINI. Stavo commentando con alcuni colleghi, perché c'è una certa incertezza tra il concetto di targa personale e di targa personalizzata. Al di là del fatto che sono personalmente contraria, perché a me non piace assolutamente quanto fanno negli Stati Uniti, se nella mia targa — faccio un esempio paradossale, ovviamente — mettessi la parola « Dux » accompagnata da numeri, mi renderei riconoscibile e alcuni mi verrebbero addosso e altri mi farebbero passare. Può diventare anche una targa a sfondo politico, cosa gravissima.

In Italia, la targa è composta di lettere e numeri, personalizzarla diventerebbe un inferno. Sono contraria. Sono favorevole alle tradizioni, quelle che abbiamo in Italia, dato che ciò che accade in America non ha portato miglioramenti particolari. Si rischia anche che in alcune situazioni le macchine diventino dei bersagli, aspetto che sottopongo all'attenzione della Commissione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Per quanto riguarda la questione della targa, da tempo avevo proposto l'inserimento della vecchia sigla della provincia, in modo da avere il riferimento della provenienza. In seguito, l'ipotesi è andata sulla targa personale, ma la questione è aperta. Compiere un passo indietro adesso sarebbe sbagliato.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Se questo deve essere elemento di divisione all'interno della Commissione, possiamo tranquillamente accantonare il problema, ma « personale » significa non che ognuno possa crearla come vuole, ma che la targa diventa di proprietà del soggetto per tutta la vita.

Avevamo affidato al Ministero lo studio di un'eventuale tipologia diversa di targa, ma è qualcosa di là da venire.

ANGELO COMPAGNON. Su questo argomento potremmo essere tutti laici come il relatore. Rimane il fatto che personalizzare la targa significa ridurre una serie di pratiche, perché con una targa propria

le pratiche per il cambiamento dell'automobile vengono semplificate di molto. Si può essere d'accordo o sfavorevoli, si può verificare anche quanto sostenuto dalla collega Mussolini, ma è facile anche adesso, una volta individuata la macchina come di sua proprietà, eventualmente chiunque può seguirla e aggredirla, mi lasci passare la battuta.

Abbiamo fatto questa scelta ascoltando tutti i soggetti coinvolti, per cui possiamo approfondire il tema, magari accantonando l'esame di questo articolo, ma ritengo inopportuno tornare indietro.

SILVIA VELO. Mi scuso se intervengo nuovamente, ma il tema è sempre il solito: introdurre innovazioni che semplificano la vita ai cittadini rimanendo nelle regole.

La disposizione stabilisce che il Ministero poi emanerà un regolamento. Qui si tratta semplicemente di permettere a ciascuno di noi, nel momento in cui decide di cambiare la macchina, di non dover spendere soldi e tempo.

Continuo a ritenere che i dubbi sollevati dal collega Meta rispetto alle questioni di sicurezza siano fondati e quindi debbano essere approfonditi nell'interesse di tutti. Si può decidere di farlo o non farlo. Continuo a pensare, con tutto il rispetto per il collega Foti, che la via transitoria sia la certezza della confusione.

Chiedo quindi alla Commissione di riflettere sull'opzione originaria, ma in caso la Commissione non sia d'accordo ritengo opportuno non farne niente, perché la via transitoria mi sembra un compromesso di complicazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. In ordine alla preoccupazione dell'onorevole Mussolini, vorrei dirle che la targa non è personale nel senso che ognuno può creare una targa a proprio piacimento, ma si mantiene la propria attuale targa.

MICHELE POMPEO META. Possiamo dire che la targa non è personalizzata, ma

personale, e demandare al Ministero la redazione di un regolamento da portare in Commissione per il parere.

Di solito, i regolamenti non vengono in Commissione, ma per essere garantiti potremmo introdurre questo obbligo di parere da parte delle Commissioni competenti all'interno della disposizione. Non so cosa ne pensi il sottosegretario Giachino.

**PRESIDENTE.** Mi sembra che sia una proposta condivisibile: la definizione « personale » garantisce che non ci siano targhe particolari, che possono essere individuate o far capire dati personali del proprietario. La disposizione da introdurre deve solo indicare che la targa attualmente posseduta rimane per sempre propria, e ciò al fine di semplificare la vita del cittadino.

**SETTIMO NIZZI.** Ritengo difficile che in Italia qualcuno possa ipotizzare di conservare la targa del proprio autoveicolo o motoveicolo per apporla su quelli nuovi, perché in Italia dopo cinque o sei mesi la targa anteriore è illeggibile.

È necessario migliorare la qualità del supporto, soprattutto della vernice, altrimenti rendiamo questa disposizione inattuabile. Spesso la targa viene cambiata perché i riferimenti diventano illeggibili.

**PRESIDENTE.** Considero ampiamente condivisibile il fatto che sia una semplificazione nella vita dei cittadini. Sul fatto che siano personali, l'attuale testo in esame, al comma 2 dell'articolo 5, che inserisce il comma 3-*bis* all'articolo 100 del codice della strada, introduce la seguente disposizione: « le targhe sono personali, non possono essere abbinare contemporaneamente a più di un veicolo e sono trattenute dal titolare in caso di trasferimento di proprietà, costituzione di usufrutto, stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, esportazione all'estero e cessazione dalla circolazione ».

Mi sembra che la dizione sia chiarissima. Nel dibattito, emerge un'interpretazione secondo la quale le targhe non siano personali, ma personalizzabili.

Per quanto riguarda invece il regolamento, al comma 4 dell'articolo 5 del testo potremmo aggiungere l'obbligo che le Commissioni competenti esprimano un parere sul regolamento medesimo. Con questa nuova disposizione, avremo del tempo in più per riflettere su questa questione e potremo valutare il regolamento.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** Presidente, vorrei capire dove si ritiene opportuno inserire l'obbligo di trasmissione del regolamento alle Commissioni competenti affinché esprimano il parere.

**PRESIDENTE.** Gli uffici stanno predisponendo una riformulazione, in cui all'articolo 5, comma 4, aggiungiamo una disposizione ai sensi della quale questo regolamento dovrà essere sottoposto al parere delle Commissioni competenti di Camera e Senato.

**MICHELE POMPEO META.** Ritiro l'emendamento a mia firma 5.1.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'emendamento 5.4 Montagnoli.

Ricordo che tale emendamento riguarda le macchine agricole.

**ALESSANDRO MONTAGNOLI.** Signor presidente, questo emendamento era per semplificare e snellire la procedura burocratica relativa alle macchine agricole che abbiano sagome eccedenti, nella logica della semplificazione. Sono disponibile a ritirare il mio emendamento e a trasformarlo in un ordine del giorno, ma chiedo al sottosegretario se il Governo ritiene di poterlo accogliere.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** Ricordo che l'emendamento è volto a togliere una speciale carta di circolazione per le macchine agricole, problema molto delicato, perché hanno una caratteristica particolare, di eccezionalità.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno dovrebbe quindi essere formulato in modo tale che si possa pervenire a una sempli-

ficazione, ma, trattandosi di macchine agricole eccezionali, che venga garantita anche una serie di requisiti.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'emendamento a mia firma 5.4, riservandomi di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 5.2 Compagnon.

Ricordo che tale emendamento prevede una targa personale e personalizzata per i veicoli utilizzati nei servizi pubblici di trasporto di persone non di linea.

ANGELO COMPAGNON. Ritengo opportuno che la targa personale o personalizzata con caratteri alfanumerici particolari sia utile anche per le autovetture che effettuano una certa tipologia di servizio, come quello dell'autonoleggio autovetture con conducente, settore molto delicato, in cui alcuni sono in regola, molti sono al limite, molti persino totalmente fuori dai limiti. Consideravo quindi opportuno introdurre una targa personalizzata, che permettesse al cittadino di individuare che tipo di servizio svolga e sia autorizzata a svolgere quella autovettura.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Al di là del fatto che questo comporta oneri aggiuntivi, attualmente però sia i taxi che le auto di noleggio con conducente hanno già elementi identificativi. Personalizzare la targa sarebbe un ulteriore elemento non necessario, e significa aggiungere un onere, non semplificare l'identificazione del mezzo.

ANGELO COMPAGNON. Ritiro l'emendamento 5.2 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 5.5 del relatore.

Avverto che il relatore ha presentato una riformulazione, per tenere conto di quanto emerso nel dibattito. La riformulazione consiste nell'inserire all'articolo 5, al comma 4, dopo le parole « n. 400, » le seguenti: « sentite le competenti Commissioni parlamentari ».

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Presidente, faccio presente che l'emendamento a mia firma 5.5. affronta un tema diverso da quello generale della targa personale, ossia è volto a garantire che la targa di un rimorchio sia uguale alla targa che sta nella macchina con conducente.

PRESIDENTE. Però fa riferimento allo stesso articolo, quindi possiamo aggiungerlo tranquillamente.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Si tratta di rendere chiaro che il parere delle competenti Commissioni parlamentari è richiesto sul regolamento che dovrà definire la disciplina di attuazione della targa personale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 5.5 del relatore, nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento 5.6 del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Questo emendamento dispone che la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo o, in caso di reiterazione, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo si applichi, oltre che all'ipotesi di circolazione con veicolo munito di targa non propria o contraffatta, anche all'ipotesi di circolazione senza targa, in modo da rimediare ad un'evidente carenza della disciplina sanzionatoria.

PRESIDENTE. Mi sembra un giusto accorgimento.

SETTIMO NIZZI. Su questo, però, chiedo al relatore di specificare bene. Se, come spesso capita in seguito a incidenti, si perde momentaneamente la targa posteriore, ma si circola con quella anteriore, non si può subire la confisca del mezzo,

soprattutto se poi la targa posteriore, o un suo facsimile realizzato in cartone, è apposta dietro, nel lunotto posteriore.

**PRESIDENTE.** L'emendamento non riguarda i casi in cui il veicolo abbia la targa e momentaneamente sia sostituita e apposta in una sede diversa del veicolo oppure sostituita da un facsimile. In quel caso il fermo o la confisca non si applicano.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** La disposizione si applica ai veicoli che circolano senza targa.

**ANGELO COMPAGNON.** Signor presidente, lei conosce la mia opinione sulla confisca delle automobili, argomento che affronteremo anche in occasione di altri emendamenti. In questo caso, però, è evidente che deve essere confiscato un veicolo senza targa, perché non la possiede e circola volutamente senza targa, però bisogna scrivere bene la disposizione, perché una serie di situazioni può indurre a circolare in buona fede senza targa e a subire la confisca. Questa norma deve essere chiaramente riferita al veicolo che è privo di targa perché non ce l'ha. Non so come si possa precisare la disposizione, ma si deve evitare di confiscare il mezzo a chi lavora e che per vari motivi può essere senza targa.

**PRESIDENTE.** Propongo di accantonare l'emendamento 5.6 del relatore eventualmente valutando l'opportunità di predisporre un ordine del giorno interpretativo, qualora fosse necessario.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento Foti 5.3.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** L'emendamento 5.3 intende precisare che il regime della targa personalizzata si applica alle targhe prodotte a decorrere dall'entrata in vigore del regolamento e, comunque, non prima del 1° gennaio 2011. È necessario

prevedere un periodo transitorio prima dell'entrata in vigore del nuovo sistema.

**AURELIO SALVATORE MISITI.** Condivido le preoccupazioni della collega Velo, in quanto durante il periodo transitorio può crearsi confusione nel regime delle targhe. È preferibile, a mio avviso, che il sistema della targa personale entri in vigore al momento dell'approvazione della legge.

**ANTONINO FOTI.** Ritiro l'emendamento 5.3 a mia firma.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo 6 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere nuovamente i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 6.

**SILVANO MOFFA, Relatore.** Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Meta 6.1. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 6.3. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Velo 6.2.

Faccio presente che l'emendamento a mia firma 6.3 è volto a recuperare la parte dell'articolo 6 finalizzata a limitare la pratica delle intestazioni fittizie, mentre si lasciano cadere le disposizioni che potevano creare problemi anche in relazione alle operazioni del pubblico registro automobilistico. Segnalo, tra le altre cose, che si riconosce la competenza preminente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella definizione, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, di un decreto volto a stabilire la disciplina attuativa.

Stiamo parlando del divieto di intestazioni fittizie dei veicoli: al comma 5 del nuovo articolo 94-bis è specificato il riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — che non era stato previsto nel testo unificato — che deve emanare il decreto di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 6.

SILVIA VELO. Non mi sembra che l'emendamento 6.3 del relatore sia in contraddizione con l'emendamento 6.2 a mia firma, che chiarisce alcuni aspetti sul trasferimento di proprietà.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Il testo originario è stato in gran parte assorbito. L'unica modifica riguarda questo aspetto.

SILVIA VELO. L'oggetto del nostro emendamento è stato quindi assorbito nel suo testo?

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Se volete, lo rileggiamo.

SILVIA VELO. Pertanto, nel suo emendamento ha inglobato le nostre proposte?

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Lo abbiamo riscritto. La parte innovativa si trova al comma 5, dove si attribuisce al Ministero delle infrastrutture la competenza ad emanare un decreto, di concerto con il Ministero della giustizia e dell'interno.

Il problema è che spesso queste irregolarità non risultavano. Dando al Ministro la possibilità di emanare un decreto che indichi queste procedure nell'archivio del PRA, consentiamo un loro monitoraggio. Prima le pratiche oggetto dell'emendamento venivano fatte lo stesso, però gli organi di polizia non ne erano a conoscenza.

SILVIA VELO. Ma la questione posta riguardo ai minori non emancipati?

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Questo punto non è stato trattato dall'emendamento a mia firma 6.3.

SILVIA VELO. Io e il collega Meta avevamo fatto due emendamenti, rispetti-

vamente il 6.1 e il 6.2, che avevo capito fossero stati inglobati nel suo, per cui siamo stati invitati al ritiro. Non ho il testo, ho solo l'illustrazione, ma non mi pare di ritrovare nel suo emendamento i contenuti dei nostri due.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ho recuperato una parte dei contenuti dei vostri emendamenti.

MICHELE POMPEO META. Rilevo che si assume parzialmente solo la questione relativa ai trasferimenti fittizi, che non è tutta la materia che abbiamo posto. Inviterei il presidente ad accantonare gli emendamenti riferiti all'articolo 6.

PRESIDENTE. Al fine di consentire i necessari approfondimenti, propongo di accantonare tutte le proposte emendative relative all'articolo 6.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'esame dell'articolo 7 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere nuovamente i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 7.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Montagnoli 7.2 nel testo riformulato. Faccio presente che la riformulazione è finalizzata a prevedere che le attrezzature delle macchine agricole possono essere utilizzate anche per l'attività di manutenzione e tutela del territorio.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Montagnoli 7.2.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accolgo la riformulazione proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Montagnoli 7.2, nel testo riformulato.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 8 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 8.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Chiedo al Governo un parere sull'emendamento Meta 8.1, che chiede di anticipare la guida accompagnata a 16 anni. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 8.3, invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Rubinato 8.2 e Compagnon 8.03. Esprimo parere favorevole sugli articoli aggiuntivi 8.01 Mussolini e 8.02 Vannucci, nell'identico testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo il parere contrario del Governo sull'emendamento Meta 8.1, esprimo parere favorevole sull'emendamento 8.3 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 8.

Con riferimento alla proposta emendativa Meta 8.1, che in materia di guida accompagnata del minore propone di abbassare la soglia di età a 16 anni, si esprime parere contrario per le seguenti motivazioni: la disciplina attualmente posta nell'articolo 8 del testo unificato, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, prevede che possano esercitarsi alla guida di un veicolo di categoria M1, previa autorizzazione, adeguato percorso formativo ed accompagnati da un *tutor*, conducenti che abbiano diciassette anni e che siano in possesso di patente di guida di categoria A.

Il possesso di tale patente si pone come requisito necessario al fine di assicurare la conoscenza delle cognizioni teoriche necessarie alla guida di un veicolo; è altresì

requisito coerente con la previsione, anch'essa posta nel disegno di legge in commento, che il candidato al conseguimento della patente di categoria B non possa accedere alle esercitazioni se prima non ha superato il cosiddetto « esame di teoria ».

Infine, è requisito atto ad assicurare coerenza nel sistema delle sanzioni amministrative accessorie, potendosi applicare sulla patente A posseduta gli istituti della sospensione, della revoca e della decurtazione di punteggio, che il codice della strada prescrive in relazione a talune violazioni come provvedimenti da adottarsi sulla patente. Ciò posto, appare utile ai fini della sicurezza della circolazione stradale e della consapevolezza del conducente, anche l'ulteriore requisito anagrafico dei 17 anni. Va infatti sottolineato che la patente di categoria A, acquisibile attraverso un esame di teoria e il superamento di una prova pratica, che può essere sostenuta dopo un mese dal superamento della prima prova, ben potrebbe essere acquisita dal giovane anche all'età di 16 anni e un mese. In tali condizioni, qualora fosse previsto un abbassamento del limite di età utile ai fini dell'autorizzazione alla guida anticipata da 17 ai 16 anni, si potrebbe determinare l'indesiderata conseguenza che a una così giovane età (16 anni e 30 giorni), acquisita con rapidità la patente di categoria A, con altrettanta immediatezza un ragazzo sia posto alla guida di un veicolo di categoria M1, senza che sia decorso il tempo necessario a testare, considerare, consolidare tanto le cognizioni teoriche e pratiche acquisite con l'esame, quanto una capacità comportamentale alla guida di un veicolo a due ruote, prima di essere applicato a quello di un veicolo di categoria superiore.

In definitiva, la prognosi di consapevolezza del minore autorizzato a 16 anni alla guida di un veicolo di categoria M1 sarebbe molto sfavorevole, anche in termini di circolazione sulla strada in sicurezza propria e degli altri utenti. Inoltre, è evidente che lo stesso grado di maturità di un giovane diciassettenne rispetto a quello di un sedicenne porta a preferire che

abbia diciassette anni il soggetto che si pone alla guida di un veicolo M1, né sembra potersi sostenere che la guida anticipata produca inequivocabilmente sicurezza stradale. Da uno studio commissionato nel 1999 dalla Fondazione Francese MAIF, struttura indipendente riconosciuta di pubblica utilità, al Centro europeo di studi di sicurezza e di analisi dei rischi (Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyse des Risques — CEESAR) sugli effetti della guida accompagnata, che in Francia esiste dal 1988, si evince chiaramente come questa abbia avuto effetti in termini di maggiore preparazione dei candidati all'esame per il conseguimento della patente B, mentre nessun significativo effetto in termini di riduzione dell'incidentalità è stato inequivocabilmente ricondotto a tale prassi.

Deve infine rilevarsi che la guida anticipata, benché possa parametrarsi a esperienze similari poste in altri Paesi UE, non ha disciplina a livello comunitario. In ambito europeo esiste invece la previsione di una patente B1, ovvero una patente B con determinate limitazioni di potenza, che può essere conseguita anche a diciassette anni. Il legislatore si appresta a compiere tale scelta opzionale in sede di recepimento della direttiva n.126 del 2006 della Comunità europea entro il mese di gennaio 2011.

Per tutte le considerazioni su esposte e non da ultime quelle in diretta indicazione di una soglia di età pari a 17 anni quale età opportuna per affidare la guida di un veicolo di categoria M1 a un minore, si esprime parere contrario all'ipotesi di riformulazione dell'articolo 8 del citato testo unificato.

MICHELE POMPEO META. Signor presidente, le posizioni ricordate dal sottosegretario Giachino sono conosciute e in linea con la filosofia degli uffici ministeriali, che conosciamo da tempo. Su questo tema, anche nel corso dell'ultima legislatura c'è stato un confronto lungo e approfondito. Il testo che abbiamo riproposto in questa legislatura prevedeva la guida accompagnata a partire dai sedici anni. A

sostegno di questa impostazione venivano citati altri studi europei.

La filosofia fondamentale di questo provvedimento di legge risiede nell'opportunità che la formazione duri due anni piuttosto che uno.

Come l'onorevole Mussolini potrà confermare, sedici anni rappresentano un'età psico-evolutiva accettabile. Tra sedici e diciassette anni non si rilevano grandi differenze.

La novità consiste nell'introduzione del *tutor*. Possiamo fare quello che vogliamo, ma questa rigidità ministeriale mi infastidisce, perché in Italia c'è bisogno di formazione ai fini di sicurezza, soprattutto per chi si accinge a guidare un autoveicolo. Le statistiche indicano che la fascia più a rischio è quella dei giovani, quindi meglio due anni piuttosto che uno. Quanto lei ci ha riferito è stato preparato dagli uffici ministeriali, ed è informato alla stessa filosofia che già conosciamo per averne parlato con loro due anni fa. Sono posizioni rigide; siamo liberi di accettarle, ma sono arretrate. Legiferiamo pure liberamente.

A parte l'America, in Europa giungiamo alla formazione per la guida a 16 anni dopo un decennio, un quindicennio, ma non mi sembra che le condizioni di sicurezza dal punto di vista dell'incidentalità ci facciano annoverare tra i Paesi più sicuri, anzi siamo il fanalino di coda.

È necessario investire in formazione, in prevenzione e in sicurezza. Questo riguarda i comportamenti scorretti alla guida, ma anche le case automobilistiche. Se comunque non siete d'accordo, ritiro l'emendamento, ma, caro sottosegretario, è una scelta della Commissione, non un'imposizione di tipo ministeriale.

SILVIA VELO. Vorrei aggiungere solo una battuta, perché l'onorevole Meta ha fatto questa scelta. Pur avendo condiviso la mediazione a diciassette anni, le motivazioni del Sottosegretario mi hanno convinto che invece sarebbe meglio tornare a sedici, perché si argomenta in un modo che mette in discussione, secondo una filosofia burocratica e conservatrice, l'idea

stessa della guida accompagnata, non tanto i sedici o i diciassette anni. Mi chiedo quindi se anche la mediazione a diciassette anni sia utile.

MICHELE POMPEO META. Ritiro l'emendamento a mia firma 8.1.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Meta, perché mi sembra che il ritiro dell'emendamento vada nella direzione di un accordo che avevamo conseguito precedentemente in Commissione.

Passiamo all'emendamento 8.3 del relatore, su cui il Governo ha espresso parere favorevole. Lo pongo in votazione, in linea di principio.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Rubinato 8.2, su cui Governo e relatore hanno espresso parere favorevole.

SILVIA VELO. Dichiaro di voler sottoscrivere l'emendamento Rubinato, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Compagnon 8.03, su cui il relatore e il Governo hanno espresso un invito al ritiro.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, l'emendamento in oggetto può apparire complicato, perché prevede che i quattordicenni ed i sedicenni, titolari rispettivamente di patentino e patente A, possano guidare rispettivamente quadricicli leggeri e pesanti previa frequentazione di lezioni pratiche di scuola guida per dieci ore; prevede un regime differenziato per quadricicli con cilindrata diverse, ma prevede anche un supplemento di ore di autoscuola per i ragazzi giovani. Vorrei sapere perché non possa essere accettato e il relatore ne chieda il ritiro.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. In questo emendamento si prevede una formazione specifica per i conducenti dei quadricicli, che in via di principio è indiscutibile.

Questa proposta però non può essere accolta, perché i quadricicli leggeri sono equiparati ai ciclomotori. Un supplemento formativo, quindi, implicherebbe una disciplina e un titolo di abilitazione diverso. Il problema è questo.

ANGELO COMPAGNON. Lei mi ha dato una spiegazione esauriente. Ritiro quindi l'articolo aggiuntivo a mia firma 8.03.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Compagnon.

Passiamo agli articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02.

È stata proposta dal relatore un'identica riformulazione, sulla quale il Governo ha espresso parere favorevole.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La riformulazione va nel senso di permettere un migliore coordinamento con le disposizioni vigenti in materia di formazione per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori. Si tratta soltanto di una riformulazione tecnica, che accoglie i contenuti delle due proposte emendative.

ALESSANDRA MUSSOLINI. Accolgo la riformulazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 8.01.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Vannucci 8.02 e accolgo la riformulazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, gli articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02, nel testo riformulato.

*(Sono approvati).*

Passiamo all'esame dell'articolo 9 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 9.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 9.1. Esprimo parere favorevole sull'identica riformulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 9.01 e Compagnon 9.04. Invito i presentatori al ritiro degli articoli aggiuntivi Compagnon 9.02 e Paladini 9.03.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 9.1 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 9.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 9.1 del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Si tratta di un emendamento di carattere tecnico volto a evitare che, nel periodo intercorrente tra l'entrata in vigore del testo in esame e l'applicazione della nuova normativa in materia di limitazione di potenza per i veicoli che possono essere guidati dai neopatentati, si applichino le limitazioni introdotte dal decreto-legge n. 117 del 2007, la cui attuazione è stata finora più volte differita, da ultimo con il decreto-legge cosiddetto « proroga termini » n. 207 del 2008.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 9.1 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo agli articoli aggiuntivi Montagnoli 9.01 e Compagnon 9.04.

Il relatore ha proposto un'identica riformulazione, sulla quale il Governo ha espresso parere favorevole. Invito il relatore ad illustrare la riformulazione..

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La riformulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 9.01 e Compagnon 9.04 recupera la previsione di una specifica certificazione per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore, con cui si esclude che chi si accinge

a esercitare tale attività faccia uso abituale di sostanze alcoliche e stupefacenti. È invece già presente nella normativa vigente la previsione per cui chi faccia uso abituale di tali sostanze non può conseguire patenti di guida.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accolgo la riformulazione dell'articolo aggiuntivo 9.01, anche se è un po' diversa. L'articolo aggiuntivo a mia firma vietava il rilascio della patente, mentre il relatore propone una certificazione. L'importante è che chi faccia uso di sostanze stupefacenti non possa prendere la patente, per cui l'obiettivo è raggiunto.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Ritengo questa disposizione molto importante dal punto di vista della sicurezza.

ANGELO COMPAGNON. Accolgo la riformulazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 9.04, che ha contenuti analoghi all'articolo aggiuntivo Montagnoli 9.01. La riformulazione modifica in parte i contenuti della mia proposta emendativa, però sembra raggiungere il medesimo risultato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'identica riformulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 9.01 e Compagnon 9.04, che assumono rispettivamente i numeri 33.02 e 33.03.

*(È approvata).*

Passiamo all'aggiuntivo Compagnon 9.02.

Ricordo che il relatore ha invitato il presentatore di questo articolo aggiuntivo al ritiro, anche in ragione dell'approvazione della identica riformulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 9.01 e Compagnon 9.04.

ANGELO COMPAGNON. A questo punto e dato il clima costruttivo nel quale sta lavorando la Commissione, ritiro l'articolo aggiuntivo a mia firma 9.02.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Paladini 9.03.

Desidero solo precisare che la normativa vigente già esclude la possibilità di conseguire la patente di guida per chi soffre delle patologie indicate nell'emendamento.

AURELIO SALVATORE MISITI. Dichiaro di sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Paladini 9.03, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 10 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 10.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Compagnon 10.1, esprimo parere favorevole sugli emendamenti Montagnoli 10.2 e Velo 10.3, raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 10.4, nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 10.4 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 10.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 10.1.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Quanto proposto dall'emendamento Compagnon 10.1 è già contenuto nell'articolo 10 del testo unificato, laddove si prevede che le specifiche esercitazioni su strade extraurbane o di notte debbano essere effettuate presso le autoscuole.

ANGELO COMPAGNON. Ritiro l'emendamento a mia firma 10.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Montagnoli 10.2.

*(È approvato).*

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Velo 10.3.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento 10.4 del relatore, come riformulato. Invito il relatore ad illustrare la riformulazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Faccio presente che nell'emendamento in oggetto si integrano le disposizioni già introdotte in materia di svolgimento irregolare dei corsi per istruttori, in modo da prevedere l'inibizione al prosieguo dell'attività nel caso di reiterazione delle irregolarità nel quinquennio.

Avverto che la riformulazione è stata predisposta a fini del coordinamento con quanto già previsto dalla lettera f) del comma 5 del testo unificato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 10.4 del relatore, nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 11 e della proposta emendativa ad esso riferita.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere il proprio parere sull'emendamento riferito all'articolo 11.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento Meta 11.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Meta 11.1.

SILVIA VELO. Desidero intervenire perché avevo presentato questo stesso emendamento durante l'esame in sede referente. Continuiamo a considerare necessario evitare qualsiasi complicazione per il

cittadino. Quando si chiede che il rinnovo della patente non avvenga tramite un tagliando di convalida, bensì attraverso la richiesta del duplicato si complica la vita dei cittadini, ancorché si giustifichi nei termini di sicurezza o falsificazione.

Su tale questione, in una prima fase di esame del provvedimento avevamo presentato un emendamento, che abbiamo ripresentato oggi. Il Ministero si è impegnato in quell'occasione, dimostrando grande interesse verso questo tema con un'approfondita, circostanziata e dettagliata relazione, di cui prendemmo atto, ma che allora come oggi ci convinse che c'è un atteggiamento di conservativismo rispetto a uno *status quo* che non si vuole modificare.

ANGELO COMPAGNON. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Meta 11.1 e chiedo perché si debba continuare a rendere le cose più difficili. Ritengo che in questo momento il tagliando semplifichi.

I cittadini sono già giustamente insofferenti per la farraginoso burocrazia esistente e introdurre anche questo aggravio nel testo che interviene sulla sicurezza stradale non mi sembra prioritario, né necessario.

AURELIO SALVATORE MISITI. Questo è un emendamento che dovremmo fare unanimemente proprio, perché probabilmente questa questione era sfuggita. Si tratta infatti di una complicazione e di un pesante onere per i cittadini. C'è anche il pericolo legato alla doppia patente, mentre il semplice tagliando si applica sulla propria patente. Un duplicato mi sembra però una complicazione inutile.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Sarei d'accordo, se questo risolvesse il problema in termini di semplificazione per l'utente. Devono essere valutati soltanto gli aspetti tecnici. Mi rimetto alla valutazione del Governo.

SETTIMO NIZZI. Io sono assolutamente contrario al tagliando adesivo. Vi mostro il tagliandino apposto sulla mia

patente, che non funziona: non si attacca, si consuma facilmente, dopo due giorni è illeggibile. Per ovviare a questo, ho dovuto renderla impermeabile con dello scotch. Se si vuole mantenere il tagliando, bisogna migliorare la qualità dei supporti e dell'inchiostro.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. La proposta emendativa riferita all'articolo 11 mira a risolvere i problemi sulle attuali patenti dal punto di vista della sicurezza e della normativa comunitaria. Ne parlavo anche con i responsabili delle Poste, che hanno avuto criticità nel caso del terremoto dell'Abruzzo. I prefetti hanno chiesto loro le certificazioni attraverso le patenti, perché erano l'unico strumento che si poteva usare.

Dal punto di vista tecnologico, si prevede un nuovo sistema, che si basi su una nuova strumentazione in grado di risolvere definitivamente il problema, anche e soprattutto in riferimento ai conducenti non italiani. L'impostazione di questo nuovo articolo 11 era stata condivisa con il Ministero. C'è una spesa iniziale, che però nel lungo periodo si tradurrebbe in un beneficio per i cittadini.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Chiedo l'accantonamento dell'emendamento Meta 11.1.

PRESIDENTE. Il sottosegretario propone di accantonare l'emendamento Meta 11.1.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Sospendo, quindi, la seduta.

**La seduta sospesa alle 13,25, è ripresa alle 14,20.**

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del provvedimento.

Passiamo all'esame dell'articolo 12 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 12.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Bratti 12.1, Baldelli 12.3. Invito i presentatori a ritirare gli emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6. Esprimo parere contrario sull'emendamento Meta 12.4. Raccomando infine l'approvazione dell'emendamento a mia firma 12.7.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 12.7 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 12.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Bratti 12.1.

SILVIA VELO. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Bratti 12.1, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Baldelli 12.3.

Il relatore ha espresso parere contrario su tale emendamento. Ricordo che il tema dei punti è molto più ampio, e che dovrà essere affrontato nella discussione sulla riforma del codice. Vi ricordo che si era discusso dei dieci punti che un conducente ottiene dopo un certo numero di anni se non ha commesso violazioni. Il problema è che oggi questo « monte punti » viene messo in vendita, commercializzato.

Il rischio è che, se da una parte viene giustamente premiato chi, non commettendo infrazioni, osserva le regole, dall'altra parte questo fenomeno della commercializzazione è molto diffuso. Il conducente che ha questo « monte titoli » può cedere alcuni di questi punti in cambio di un corrispettivo in denaro; quindi io potrei dichiarare, nel caso di una violazione, che al posto di Mario Valducci guidava un'altra persona, alla quale vengono tolti due, tre o quattro punti in cambio di un corrispettivo in denaro.

Poiché il tema è molto delicato, perché dobbiamo sicuramente premiare i meritevoli, ma anche evitare che ci sia questo commercio, avevamo detto che questo emendamento — come anche il pacchetto sulla circolazione in bicicletta — potrebbe essere ritirato e trasformato in un ordine del giorno.

ANGELO COMPAGNON. Prima che sia ritirato, volevo aggiungere la mia firma. Confesso che non avevo nemmeno pensato a queste procedure di vendita dei punti. Pensavo invece alla possibilità di premiare chi è virtuoso. Sottoscrivo quindi questo emendamento e comunque possiamo riparlare in seguito di questo tema, come di quello della circolazione in bicicletta, argomento da affrontare in altra sede.

SANDRO BIASOTTI. Volevo solo aggiungere a queste considerazioni, che condivido, che, laddove inaspriamo norme con sanzioni pecuniarie, considero giusto anche premiare la virtuosità. Il commercio dei punti non deve comunque penalizzare chi si comporta bene. Si tratta sempre di eccezioni. Non conosco l'entità di queste eccezioni, perché non ero a conoscenza dell'esistenza di questo commercio. Potevo immaginarlo nell'ambito di una famiglia o di amici, ma non pensavo che i punti addirittura si vendessero. Comunque questo non inficia l'esigenza di premiare chi osserva le regole. Quindi invito il Governo e il relatore a tenerne conto nell'accoglimento di un eventuale ordine del giorno.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno, sono favorevole a trovare una formulazione adeguata. Questa è una norma che definirei « salva nonne », perché le nonne hanno perso più punti nel corso della storia per effetto di questa norma. Al di là della battuta, una certa premialità esiste già all'interno delle norme del codice della strada. È infatti prevista una premialità a fronte di un comportamento virtuoso in termini di accredito di punti sulla patente di guida. Sono comunque aperto a ricon-

siderare la questione e a vedere come inserire qualche altro elemento di premialità.

SILVIA VELO. Solo perché rimanga agli atti, giacché poi mi adeguerò alla decisione che prevarrà in Commissione, per principio mi dichiaro in disaccordo, perché le regole si rispettano in quanto tali. Non condivido l'intenzione di premiare chi ha rispettato le regole.

PRESIDENTE. Suggesto, se c'è la volontà del ritiro, di trasformarne i contenuti in un ordine giorno, affinché nella revisione del codice sia affrontato l'approfondimento di questo tema di discussione.

SANDRO BIASOTTI. Ritiro l'emendamento Baldelli 12.3, di cui sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Brugger 12.2, sul quale il relatore ha formulato un invito al ritiro.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor presidente, chiederei di accantonare l'emendamento Brugger, che prevede l'attribuzione di un punteggio aggiuntivo di sei punti sulla patente di guida per chi frequenti un corso di guida sicura. Stiamo infatti predisponendo, insieme all'ufficio legislativo, una nuova formulazione, che tiene conto delle indicazioni emerse durante l'esame in sede referente di questo provvedimento in questa Commissione.

PRESIDENTE. Credo che di pari passo vada l'emendamento 12.6 Montagnoli, che riguarda materia analoga. Propongo quindi di accantonare i due emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6 per una eventuale riformulazione.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento Meta 12.4.

SILVIA VELO. Ritiro l'emendamento Meta 12.4.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 12.7 del relatore, su cui il Governo ha espresso parere favorevole.

ANGELO COMPAGNON. Chiedo al relatore dei chiarimenti sull'emendamento 12.7.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Questo emendamento reca diverse modifiche all'articolo 21 del testo unificato, che, in materia di autotrasporto, disciplina l'attuazione nell'ordinamento nazionale della normativa comunitaria e internazionale in materia di periodi di guida e di riposo finalizzata a evitare che le sanzioni per le violazioni dei limiti massimi stabiliti su base settimanale si cumulino alle sanzioni per la violazione dei limiti massimi stabiliti su base giornaliera.

Di conseguenza, ai fini di coordinamento, sono modificate anche le disposizioni all'articolo 12, concernenti sottrazioni di punti relativi alle predette violazioni.

Con il medesimo emendamento è inserito all'articolo 21 anche il comma 2-bis, che sancisce normativamente l'esenzione dal pedaggio per i veicoli delle Capitanerie di porto, che sono già esenti dal pedaggio per effetto di una nota ministeriale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 12.7 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Montagnoli 12.5 rispetto al quale il relatore ha formulato un invito al ritiro.

Ricordo che l'emendamento abroga la disposizione che sopprime la decurtazione di 10 punti sulla patente di guida in caso di inversione di marcia o marcia in senso opposto a quello consentito. Poiché il testo unificato in esame prevede, all'articolo 21, comma 2, che l'inversione del senso di marcia e l'attraversamento dello sparti-

traffico sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali siano sanzionati con la revoca della patente anziché con la sospensione della patente stessa, l'abrogazione della disposizione relativa alla perdita di punteggio ha soltanto funzione di coordinamento, dato che la revoca della patente rende inutile la perdita di punti.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'emendamento a mia firma 12.5.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 13 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 13.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti Garofalo 13.1 e Pedoto 13.2, raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 13.4 e invito il presentatore a ritirare l'emendamento Zeller 13.3.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 13.4 del relatore ed esprimo parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 13.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'emendamento Garofalo 13.1 permette comunque di ampliare la platea dei medici che possono effettuare l'accertamento dei requisiti fisici e psichici, estendendo tale possibilità ai medici militari in quiescenza e ai medici che, pur avendo cessato di appartenere alle amministrazioni indicate nell'articolo 119, hanno un'ampia esperienza relativamente a questa attività, in quanto hanno effettuato gli accertamenti per dieci anni o hanno fatto parte delle commissioni mediche locali per cinque anni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Garofalo 13.1.

*(È approvato).*

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Pedoto 13.2.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento 13.4 del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Si tratta di un emendamento con finalità puramente tecniche, perché precisa la formulazione del comma 1-ter, inserito nell'articolo 128 del codice, relativo alla revisione della patente in caso di coma.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 13.4 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Zeller 13.3, sul quale il relatore ha formulato un invito al ritiro.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento 13.3 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 14 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo ad esprimere i propri pareri sull'articolo aggiuntivo riferito all'articolo 14.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'articolo aggiuntivo Compagnon 14.01.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi rimetto alla Commissione riguardo all'articolo aggiuntivo Compagnon 14.01.

ANGELO COMPAGNON. Chiedo chiarimenti al relatore in ordine al parere espresso sull'articolo aggiuntivo a mia firma 14.01.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. In effetti, questo emendamento prevede un'apposita patente di servizio per gli autisti di rappresentanza. Francamente questa materia mi sembra un po' estranea alla natura del provvedimento; non siamo nel campo della sicurezza stradale, ma piuttosto di attribuire agli autisti, per esempio, della Camera una patente particolare.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo si rimette alla Commissione, in quanto l'amministrazione ha aperto un tavolo di confronto con gli autisti di rappresentanza, in vista delle modifiche richieste con questo emendamento. Sarebbe in contraddizione con la scelta di convocare il tavolo, quindi il Governo si rimette alla Commissione.

ANGELO COMPAGNON. Questo emendamento non è stato proposto, evidentemente, per caso. Ci sono delle situazioni per le quali gli autisti di servizio non rispettano le normali regole della circolazione stradale perché di solito conducono macchine di persone importanti, per cui difficilmente li fermano, o quanto meno c'è una certa attenzione rispetto a chi è trasportato. Però, può anche accadere che cause di servizio, o richieste di servizio, inducano al ritiro della patente per eccesso di velocità, per esempio. È ovvio che in questo caso si va a mettere in grave difficoltà il soggetto, cioè l'autista, rispetto alla sua vita privata.

Pertanto, se la dichiarazione del sottosegretario Giachino è quella di un'ufficiale apertura di un tavolo rispetto a questa categoria e se il parere del relatore rimane contrario, io potrei ritirare l'emendamento e trasformarlo in un ordine del giorno che induca a un approfondimento su quel tavolo. Ritiro quindi l'articolo aggiuntivo a mia firma 14.01.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 15 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti e articoli aggiuntivi all'articolo 15.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Bratti 15.1. Esprimo parere contrario sulle proposte emendative Baldelli 15.2 e Meta 15.3. Invito i presentatori a ritirare l'emendamento Ceroni 15.4. Esprimo parere contrario sulle proposte emendative Montagnoli 15.5 e Zeller 15.6. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Baldelli 15.7 nel testo riformulato, sul subemendamento Misiti 0.15.9.2 nel testo riformulato e sul subemendamento Zeller 0.15.9.3. Esprimo parere contrario sul subemendamento Montagnoli 0.15.9.4. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 15.9. Invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Toto 15.8 e Bratti 15.01.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 15.9 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 15.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Bratti 15.1. Ricordo che l'emendamento prevede un innalzamento dei limiti di velocità per le strade le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentono. Apriremmo un capitolo che forse è meglio non affrontare in questo momento.

SILVIA VELO. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Bratti 15.1, che ritiro.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei avere chiarimenti riguardo al parere espresso sull'emendamento Baldelli 15.2.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Risulta difficilmente applicabile e oneroso preve-

dere una segnalazione del *tutor* a intervalli regolari lungo il tratto stradale interessato.

PRESIDENTE. Ricordo che l'emendamento prevede che le apparecchiature omologate per il calcolo della velocità siano segnalate in modo chiaro e visibile all'inizio, alla fine e ad intervalli regolari nel tratto stradale interessato. È difficile obbligare i proprietari delle autostrade a mettere il *tutor* ogni quattro chilometri, perché spesso il *tutor* viene applicato dove ci sono gli altri cartelli che danno indicazioni sul percorso.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Se posso aggiungere, il *tutor* già è segnalato sulle autostrade.

SANDRO BIASOTTI Ritiro l'emendamento Baldelli 15.2, di cui sono cofirmatario, riservandomi di presentare un ordine del giorno al riguardo.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Meta 15.3.

Ricordo che il relatore ha espresso su questo emendamento un parere contrario, perché prescrive che i cartelli o dispositivi di segnalazione luminosi, destinati ad indicare la presenza delle postazioni di controllo, rechino anche l'indicazione del limite di velocità massima consentita, e quindi si pone un problema relativo ai limiti spesa.

SILVIA VELO. Sono tutti limiti di spesa, ma la sicurezza costa. In qualità di cofirmataria sono disponibile a ritirare l'emendamento, ma ci stiamo assumendo responsabilità non da poco rispetto a un tema come quello della sicurezza.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. A conforto dell'onorevole Velo, preciso che la previsione di segnalare nei dispositivi luminosi il limite di velocità risulterebbe onerosa sotto il profilo finanziario e di limitata efficacia, dato che tali limiti sono indicati con appositi segnali.

SILVIA VELO. Ritiro l'emendamento Meta 15.3, di cui sono cofirmataria, riservandomi eventualmente di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Ceroni 15.4, si intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo all'emendamento 15.5 Montagnoli.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Il mio emendamento 15.5 è volto a sopprimere la disposizione del testo unificato che prevede che, in caso di superamento della velocità di oltre 40 km/h ma di non oltre 60 km/h, la durata della sospensione della patente sia aumentata da tre a sei mesi. Ritengo che portare la sanzione dall'attuale fascia da 370 a 500 euro ad una nuova fascia da 1.458 a 2.000 ed elevare anche la sospensione della patente per un periodo da tre a sei mesi sia eccessivo. Per cui non ritiro l'emendamento e ne chiedo la votazione. Aumentare la multa e il periodo di ritiro della patente mi sembra eccessivo, visto che da uno a tre mesi è già una soglia importante. È infatti necessario considerare come nel nostro Paese su molte strade i limiti di velocità cambino repentinamente e frequentemente. In alcune strade si passa dagli 80 ai 90, ai 110 km/h e si rischiano oltre a 500 euro di multa e tre mesi di sospensione della patente. Mi sembra veramente abnorme, perché non tutti abbiamo a disposizione taxi o mezzi pubblici, esistono anche piccole località in cui i cittadini non possono usufruire di questi mezzi. Bisogna poi considerare il Paese nella sua globalità, e il 70 per cento delle multe sono fatte nel nord Italia.

PRESIDENTE. L'emendamento riguarda le sanzioni conseguenti il superamento del limite di velocità da 40 a 60 chilometri orari. L'onorevole Montagnoli ha appena illustrato la sua proposta.

KARL ZELLER. Anche l'emendamento 15.6 a mia firma persegue la medesima finalità. Ricordo che nella legge recente-

mente approvata al Senato in materia di sicurezza pubblica è stato già previsto un inasprimento delle violazioni al codice della strada commesse nelle ore notturne. Considero necessario porre fine a questi continui aumenti di sanzioni, che alla fine diventano un problema sociale. Ritengo quindi che la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi sia coerente con la violazione.

Rispetto alle sanzioni applicate negli altri Paesi europei, l'Italia è al top. Inviterei pertanto i colleghi a riflettere, perché già sarà difficile fare marcia indietro sull'aumento di sanzioni già entrate in vigore. Credo che nello stilare questo testo non abbiamo tenuto conto di questi aumenti delle sanzioni da un terzo alla metà approvate all'interno della legge in materia di sicurezza pubblica. Dobbiamo salvaguardare il principio della proporzionalità.

ANGELO COMPAGNON. Dichiaro di sottoscrivere gli emendamenti Montagnoli 15.5 e Zeller 15.6. Questi emendamenti vanno a toccare la parte più negativa della filosofia di questo provvedimento, volta a inasprire le sanzioni. Non credo sia questa la strada per creare le condizioni per ridurre gli incidenti, per riportare le persone culturalmente a una guida più tranquilla.

Ritengo invece opportuno, visti gli andamenti in crescendo, azzerare tutte le norme e fare una valutazione sulle sanzioni amministrative e penali, cercando dei riferimenti più consoni per le sanzioni connesse alle violazioni del codice della strada. Continuare ad elevare le sanzioni credo sia il sistema più sbagliato. Aggiungo, dunque, la mia firma agli emendamenti Montagnoli 15.5 e Zeller 15.6.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Intervengo soltanto per argomentare il parere contrario. Nell'occuparci di sicurezza stradale, dobbiamo stare molto attenti quando interveniamo sui limiti di velocità, atteso che, secondo le statistiche, la maggior parte degli incidenti è dovuta all'eccesso di velocità, oltre che alla guida in stato di ebbrezza e all'uso di stupefacenti.

Desidero però ricordare che già durante l'esame in sede referente del provvedimento, nel prolungare il periodo di sospensione della patente, avevamo per contro eliminato l'inibizione alla guida in orario notturno. Mi sembrerebbe del tutto incongruo, mentre procediamo con questa logica, inserire un emendamento di questo tipo. Questo ragionamento ci ha portato a formulare parere contrario.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi rimetto comunque alla volontà della Commissione, ma chiedo di accantonarlo.

PRESIDENTE. Il sottosegretario Giachino propone di accantonare gli emendamenti Montagnoli 15.5 e Zeller 15.6.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento Baldelli 15.7, rispetto al quale il relatore ha presentato una riformulazione. Invito il relatore ad illustrare la riformulazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La riformulazione precisa che quanto previsto nell'emendamento si applichi fuori dai centri abitati. Il divieto di installare strumenti di rilevamento a distanza della velocità si applica per un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità.

SANDRO BIASOTTI. In qualità di cofirmatario, accolgo la riformulazione dell'emendamento Baldelli 15.7.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Baldelli 15.7, nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento del relatore 15.9 e ai relativi subemendamenti.

Invito il relatore ad illustrare la riformulazione del subemendamento Misiti 0.15.9.2.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Il subemendamento 0.15.9.2 prevede che i proventi degli accertamenti effettuati mediante apparecchi o dispositivi di rilevamento della velocità a distanza non siano devoluti, ma versati direttamente all'ente proprietario della strada su cui l'accertamento medesimo è stato effettuato. Conseguentemente sopprime la disposizione che, nell'emendamento 15.9 del relatore, prevede che con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite le modalità e i tempi di versamento di tali proventi.

SILVIA VELO. Come avevo preannunciato, iniziano una serie di emendamenti, a partire dall'emendamento 15.9 del relatore, su cui ho presentato un subemendamento soppressivo.

Il tema ci ha particolarmente impegnati nella fase precedente alla sede legislativa e riguarda l'uso dell'autovelox. C'è stata una discussione che si è basata sulla convinzione che l'uso dell'autovelox è spesso, se non essenzialmente, un uso distorto che viene effettuato dagli enti locali, dai comuni in particolare. Vengono quindi comminate in modo improprio sanzioni ai guidatori che superano i limiti di velocità. Vorrei comunque ricordare che la sanzione viene applicata solo quando i guidatori superano i limiti di velocità. Anzi, l'esperienza mi dice che la maggior parte degli autovelox è tarato ad una velocità che è intorno ai cinque chilometri orari superiore a quella del limite, quindi chi viene multato a sessanta dove si deve andare a cinquanta in realtà va a sessantacinque.

La discussione è stata sull'uso abnorme e sul fatto che spesso questi proventi vengono dirottati non nei termini previsti dalla legge, e ribaditi da noi opportunamente nel testo, ossia altrove rispetto alla sicurezza stradale.

Mi pare di poter dire che, prima di questo emendamento del relatore e degli altri subemendamenti, la Commissione aveva trovato all'unanimità una formulazione ragionevole, che aveva visto anche il parere favorevole degli organismi di rap-

presentanza degli organi di polizia municipale che avevamo audito. Oggi, con questi emendamenti si ritorna sopra questa questione. La filosofia che parte da quello del relatore, che è il più autorevole, è che comunque — volendo semplificare e quindi dicendolo in modo brutale — i comuni quando fanno le multe lo fanno per far cassa e dirottano i proventi altrove.

Trovo inaccettabile che si sostenga che, laddove i proventi vengano introitati, invece che dal comune, dalla provincia o da qualsiasi altro ente, tipo l'ANAS questi soggetti più che il comune possano dare maggiori garanzie di utilizzo dei proventi in termini di sicurezza stradale. Trovo che si tratti di un atteggiamento discriminatorio che va a ledere la dignità di enti che hanno lo stesso livello istituzionale e la stessa dignità costituzionale del Parlamento, e si dà la sensazione di uno Stato che si arrende di fronte all'incapacità di controllare e saper far rispettare le regole.

La legge, infatti, stabilisce un determinato utilizzo dei proventi e quanto prescritto dalla legge deve essere fatto rispettare. Bisogna pretendere che le sezioni regionali della Corte dei conti funzionino e controllino i comuni allo stesso modo. Se si rinuncia a questo, ci si arrende e non si risolve il problema.

I territori virtuosi continueranno a essere virtuosi e anzi in questo caso a subire un effetto punitivo, mentre altri continueranno a non rispettare queste regole, accentuando la differenza fra territori del nostro Paese, che dovremmo invece impegnarci a colmare.

Un ente che predispone uno strumento previsto dalla legge di accertamento di un comportamento da sanzionare, che si annovera tra i principali responsabili dell'insicurezza stradale, ovvero l'eccesso di velocità, sostiene costi di personale, di apparecchiatura, di gestione. Non si capisce quindi perché dovrebbe continuare a far questo, se i proventi vanno ad un altro soggetto, rispetto al quale è ancora più difficile controllare che vengano spesi nei termini previsti.

Continuo a ritenere che la formulazione iniziale fosse la più corretta, che le

pesanti prescrizioni inserite per gli enti locali (il 10 per cento per la segnaletica, 40 per cento per le barriere) fossero, seppur lesive dell'autonomia degli enti locali, riconosciute dalla Costituzione e ora ancor più dal federalismo, in qualche modo sensate. Questa diventa una lesione inaccettabile non solo rispetto a questo provvedimento di legge, ma in termini più generali di principio e di dignità dei livelli istituzionali.

AURELIO SALVATORE MISITI. La legge è uguale per tutti. Il ragionamento della collega Velo sembrerebbe inattuabile, ma con questo subemendamento si è voluto ristabilire un principio, senza punire i comuni. Si vuole evitare uno svolgimento degli accertamenti per finalità diverse da quelle inerenti la sicurezza stradale. Nel territorio e nelle strade del comune i soldi vanno al comune, nel territorio e nelle strade della provincia vanno alla provincia, nel territorio e nelle strade statali i soldi vanno allo Stato. Questo ribadisce il principio solenne del diritto di proprietà. Ognuno deve avere direttamente i fondi percepiti da multe. Credo quindi che in tal modo si favorisca anche il comune, non più costretto a sprecare soldi per collocare gli autovelox in strade non di proprietà.

MATTEO BRAGANTINI. Vorrei partecipare a questa discussione, che ho seguito poco in Commissione non essendo questa la mia Commissione di appartenenza. Ricordo che la *ratio* di questa disposizione derivava dal fatto che spesso i comuni collocano gli autovelox lungo le strade provinciali o extraurbane non per effettive finalità di controllo delle strade, ma per mere finalità economiche. La multa dovrebbe penalizzare un comportamento scorretto e i proventi dovrebbero essere utilizzati per migliorare la sicurezza stradale, dunque le infrastrutture.

Se un comune interviene su una tangenziale solo con l'autovelox ma non può spendere i soldi per la sicurezza di quella tangenziale, significa che utilizza quei soldi per altre cose. Si tratta di un com-

portamento scorretto, perché lasciare che comuni, con 6.000 abitanti e che all'interno dei loro territori hanno lunghi tratti di strade extraurbane, mettano in bilancio 400.000 euro di proventi da multe significa imporre un'ulteriore tassa, non fare sicurezza. Questo è un deterrente. Se vogliono fare veramente sicurezza gli enti locali possono mettere lo stesso l'autovelox in strade non proprie, lo fanno in modo gratuito e i soldi vanno all'ente proprietario della strada, che è obbligato a utilizzarli per sistemare quella strada.

KARL ZELLER. Sono d'accordo con il principio che i proventi vadano all'ente proprietario, ma, per facilitare la comprensione anche da parte dei comuni, sarebbe meglio aggiungere questo emendamento, invece di sostituire le disposizioni che abbiamo nel testo. Nel nostro testo, per impedire che i comuni facciano cassa, abbiamo stabilito che non possano effettuare controlli sulle strade extraurbane. Per attenuare l'impatto, potremmo lasciare entrambe le cose: loro non possono fare i controlli nelle strade extraurbane e i proventi vanno all'ente proprietario.

FRANCESCO PROIETTI COSIMI. Su questo aspetto, i corpi di polizia municipale dovrebbero poter comminare le sanzioni per eccesso di velocità solo nei centri abitati, dove hanno competenza.

SILVIA VELO. La norma che abbiamo scritto già prevede che gli autovelox comunali non possano essere apposti nelle strade principali ed extraurbane.

FRANCESCO PROIETTI COSIMI. Il problema è che i controlli spesso sono effettuati con autovelox non omologati, con la finalità di ingannare i cittadini. Inoltre, poiché la contravvenzione arriva al cittadino dopo 20 giorni o 1 mese, questi, piuttosto che fare ricorso al giudice di pace, preferisce pagare. Questo è un abuso che dobbiamo cercare di evitare. Inoltre i vigili sono nascosti e così anche le strumentazioni con le quali accertano la velocità. È una cosa pazzesca.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, stiamo discutendo da mesi questo testo. Su un paio questioni abbiamo discusso a lungo: il divieto di somministrazione delle bevande alcoliche dopo le due di notte, con un accordo ben preciso di cui parleremo al momento debito, e le multe comminate con gli autovelox.

L'intervento è partito dal collega Misiti, che ha posto all'attenzione della Commissione la questione che i vigili fanno solo cassa, ma poi abbiamo audito anche i rappresentanti della polizia municipale venuti in Commissione, ai quali abbiamo detto che non sono loro i diretti colpevoli, perché sono i sindaci che li mandano a fare cassa.

Dopo discussioni di ore abbiamo trovato un accordo. Adesso, non mi sembra corretto rimettere tutto in discussione con l'emendamento 15.9 del relatore. Anche io ho presentato un emendamento e il relatore ha espresso parere contrario.

Secondo me, si rileva anche un problema di legittimità, laddove i vigili urbani possano fare multe su strade che non siano di proprietà del comune. È vero che, per come l'ha inteso il relatore, un sindaco può scegliere se inviare la polizia municipale sulle strade ad alto scorrimento. Se però si verificano incidenti, la responsabilità viene attribuita al sindaco. Poiché ne abbiamo discusso lungamente, vi inviterei a fare una riflessione e a rimanere nel testo originario. L'unico problema che era sorto riguarda l'eventualità che qualche comune si convenzioni con un altro ente come la provincia. Questa decisione esautorerebbe la scelta che avevamo fatto.

Le multe sono arrivate a quasi 10 miliardi di euro. Come evidenziato dall'onorevole Velo, è necessario considerare le diverse realtà dell'Italia: al nord vengono pagate circa il 90 per cento delle multe comminate, a Reggio Calabria il 3,5 per cento. Poiché purtroppo molti comuni del nord stanno facendo cassa perché non hanno più risorse, è necessario cambiare subito.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che durante la scorsa seduta avevo personalmente fatto presente l'esigenza di abbinare i proventi al proprietario della strada. Gli uffici avevano dimostrato dubbi tecnico-giuridici nell'applicazione di una disposizione di questo tipo.

Dovremmo cercare di fare uno sforzo. Potremmo tenere in considerazione i tre aspetti emersi nel dibattito: il principio, che considero sacrosanto, dell'abbinamento multe-proprietario; quello sollevato dal collega Montagnoli, secondo cui la proprietà deve investire in quel territorio, per cui eventualmente la multa dell'autovelox fatta da un comune su una strada dell'ANAS viene incassata dall'ANAS, ma deve essere da questa reinvestita in quel territorio, o, al massimo, nell'ambito provinciale di quel territorio; infine la previsione che una quota marginale di questo ammontare sia attribuita al comune per le spese relative all'effettuazione dei controlli sulle strade.

In tal modo otterremmo il risultato di non ridurre il numero dei controlli, perché troviamo la formula per rimborsare il costo sostenuto dal comune attribuendogli una certa percentuale delle multe, di dare i soldi al proprietario della strada, chiedendogli di investirli in quell'ambito territoriale, nella provincia o al massimo nella regione.

In questo modo, eviteremmo che, come segnalato dall'onorevole Velo, i comuni dichiarino di non effettuare più controlli a causa dei costi, e conserveremmo il principio sacrosanto sancito dal relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Dobbiamo stabilire innanzitutto il principio che vogliamo salvaguardare, secondo cui il proprietario della strada che effettua il controllo su quella strada possa utilizzare i proventi per migliorare la sicurezza della strada. Questo mi sembra un principio sacrosanto. È necessario inoltre contrastare il problema dell'abuso, per difendere il diritto del cittadino e per garantire l'impiego delle forze di polizia stradale e municipale a fini di sicurezza, non

di cassa, altrimenti siamo d'accordo con le considerazioni dell'onorevole Montagnoli.

Se però stabiliamo il principio in base al quale l'ANAS, la polizia stradale fa le multe e i proventi vanno allo Stato per fare infrastrutturazione, questo riguarderà il sistema dell'ANAS nazionale, perché è vero che, come evidenziato dal collega Montagnoli, al sud si pagano meno multe, ma si tratta del miglioramento delle infrastrutture ai fini della sicurezza.

Ritengo che la strada di Reggio Calabria debba essere sicura quanto quella che attraversa Milano, per cui dobbiamo evitare di introdurre elementi diversificanti. Se poi il comune di Reggio Calabria, facendo meno multe, ha minori disponibilità per migliorare lo stato e la tenuta della strada comunale, è un problema del comune di Reggio Calabria. Non possiamo operare distinzioni su altri proventi che riguardano altri organi di vigilanza e di controllo dello Stato e che devono essere utilizzati proprio per migliorare la sicurezza complessiva del nostro sistema, evitando disarticolazioni che potrebbero causare problemi.

Avevamo comunque trovato un punto di intesa, per cui non capisco perché stiamo riaprendo la questione. Non abbiamo modificato nulla, se non specificare che quei proventi debbano spettare al soggetto proprietario della strada.

SILVIA VELO. Insisterò finché posso nel ribadire i soliti concetti. Mi dissocio innanzitutto dall'utilizzo del termine « abuso ». Si tratta di abuso solo qualora si commini una multa a chi rispetta i limiti di velocità; se il conducente non rispetta i limiti di velocità, fargli la multa non è un abuso. Continuo a ritenere che il nostro atteggiamento sia diseducativo, autoassolutorio di chi, io per prima, è abituato ogni tanto a non rispettare i limiti di velocità.

In alcuni Paesi si rispettano rigorosamente e tale rispetto non è argomento di discussione o di dissertazione politica: si rispettano perché è una regola di cui la convivenza civile stabilisce il rispetto. Mi adeguo alle decisioni della Commissione,

ma continuo a ritenere che abbiamo un atteggiamento diseducativo.

Ritengo che i meccanismi individuati per ovviare a questa ipotesi non funzionino. Se l'obiettivo è evitare che i soldi vengano utilizzati per far cassa, si controlla meglio l'ente più vicino al cittadino. Se un comune possiede un'elevata quantità di proventi derivanti da sanzioni e quegli introiti vanno alla provincia, per il cittadino sarà più difficile controllare che la provincia effettivamente spenda a quei fini, mentre è più facile controllare il suo comune, perché vede quante multe si fanno e dove si investono i proventi.

Più si allontana il rapporto tra chi fa la multa e chi spende le risorse, più è difficile controllare. Ho parlato di provincia e me ne scuso, non oso pensare chi sarà mai in grado di controllare dove spende i soldi l'ANAS o qualche ente superiore, quando fa le multe nel comune periferico della Toscana e magari investe in sicurezza stradale nel capoluogo della regione. Considero sbagliato questo meccanismo.

Credo che in questo modo finiremo per disincentivare i controlli sull'eccesso di velocità. L'obiettivo può essere quello di non rischiare di essere sanzionati troppo spesso per eccesso di velocità, ma allora chiamiamo le cose con il loro nome: se si parla di comuni per fare cassa, parliamo di noi come di coloro che non vogliono prendere la multa, pur non rispettando i limiti.

Per me il punto di equilibrio era quello citato dal collega Montagnoli, cioè la stesura finale, oggetto di una lunga discussione, su cui ritenevo inopportuno ritornare, in particolare da parte del relatore.

MATTEO BRAGANTINI. Vorrei aggiungere due o tre elementi di discussione.

Concordo con la proposta del presidente, perché, se una strada di proprietà dell'ANAS ha il fondo dissestato e l'ANAS impone il limite di 80 km/h, anche se si potrebbe mettere il limite di 110 km/h, sistemare il manto stradale con l'introito delle multe non significa aumentare la sicurezza. In teoria, infatti, un comune

dovrebbe mettere gli autovelox nei punti pericolosi delle strade, non dove c'è una strada lunga e dritta con l'asfalto migliore, e con i soldi introitati mettere in sicurezza quella strada. L'unica pecca è vedere come utilizzare quei soldi, perché, se li diamo all'ANAS, si potrebbero utilizzare in compartimenti regionali come finalizzazione.

Se la strada è regionale, potremmo prendere le province. Se è provinciale, si possono prendere i quadranti della provincia utilizzati per la manutenzione stradale, andando quindi più vicino possibile a dove vengono fatte le multe, perché è più probabile che i soldi introitati dal comune per l'ente provincia vengano utilizzati per sistemare quella strada pericolosa.

GIANLUCA BUONANNO. Poiché in questa legislatura stiamo compiendo un passo in avanti sulla meritocrazia e sulla responsabilità degli amministratori, la prima cosa che mi salta all'occhio è che in un territorio comunale è responsabile il sindaco, che quindi ha diritti e doveri. Se il sindaco decide di fare una determinata azione, si assume le sue responsabilità e anche i cittadini possono valutare se lo faccia in maniera inefficace o costruttiva. Ritengo che alcune considerazioni ora espresse complichino esclusivamente le cose.

Se mi immedesimo nella provincia di Vercelli, mi rendo conto che risulterebbe molto complicato compiere un determinato intervento su una strada provinciale, che magari passa in mezzo alla città, in cui i cittadini chiedono al sindaco di verificare le cose. Da questa discussione non si capisce neanche se si può o non si può collocare l'autovelox. Ogni comune ha la sua classificazione?

ANGELO COMPAGNON. Al di là del merito della discussione, non esiste una norma che vieti di mettere l'autovelox o qualsiasi altro marchingegno dove si vuole. Cerchiamo di capire bene cosa dicono le norme vigenti.

PRESIDENTE. Si può metterlo ovunque, ma quando una strada, anche pri-

maria, entra in un centro abitato è soggetta alla tutela del comune, che quindi mette l'autovelox e commina le multe.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Stiamo parlando non di dove collocare l'autovelox, ma di dove finiscono gli introiti delle multe.

KARL ZELLER. Da tutti gli interventi emerge un obiettivo comune, per cui considero saggia la proposta del presidente, che, anche per non criminalizzare i comuni, che spesso collocano gli autovelox nei posti giusti, una percentuale deve essere data a chi mette gli autovelox per ripianare le spese e garantire la sicurezza. Potrebbe essere, ad esempio, un 10 per cento.

Per venire incontro a quanto espresso dal relatore, si potrebbe anche imporre all'ANAS di investire il 50 per cento di quei proventi nel territorio della provincia che li ha incassati. Comunque, mi sembrava saggia la proposta del presidente, che raggiunge tutti gli obiettivi.

MICHELE POMPEO META. Le strade sono state classificate dalle regioni, che hanno preso in dote una parte della vecchia rete nazionale dell'ANAS, che non corre parallela alle autostrade, solo alcuni hanno istituito le agenzie per le strade, poi ci sono le strade provinciali. Insomma, il reticolo della classificazione delle strade del nostro Paese è allucinante.

I proprietari vengono accomunati da un denominatore comune: nessuno reinveste per la sicurezza. Le province non hanno risorse, hanno una rete sproporzionata rispetto alle risorse di cui dispongono. Da anni, l'ANAS non investe un centesimo neanche nei cosiddetti « buchi neri », nei punti più critici.

La norma mi sembra anche forzata dal punto di vista della costituzionalità, laddove impone che i proventi vadano agli altri.

Il vigile urbano non è un agente dell'ANAS, ma i proventi non vanno nelle casse comunali, ma all'ANAS. Non lo propongo perché è complicatissimo, però sa-

rebbe più giusto istituire un fondo unico con il vincolo — in questo Paese è tutto informatizzato — di reinvestire in quei tratti in cui l'infrazione è stata commessa; un fondo unico con il vincolo di reinvestire nelle infrastrutture.

Mi rendo conto però che, mentre è tutto informatizzato (abbiamo l'anagrafe e le strade classificate), quando si tratta di distribuire le risorse ci si inceppa, perché siamo un po' italiani da questo punto di vista.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Vorrei aggiungere un elemento di riflessione. La Commissione è prevenuta, dopo un ampio e approfondito dibattito, a una destinazione dei proventi delle sanzioni finalizzata alla sicurezza in senso lato, ovvero anche a rafforzare gli organici delle forze di polizia stradale. Questo riguardava la Polstrada, in merito alla quale eravamo sollecitati dal Ministero dell'interno, e la polizia municipale, perché ci sono problemi a livello dei comuni.

Avevamo trovato un equilibrio distributivo di queste somme per garantire risorse sufficienti per gli interventi infrastrutturali, assumendo come criterio di riferimento le categorie di classificazione delle strade, che oggi non siamo in grado di modificare, perché non stiamo facendo una riforma di questa natura. Dall'altro lato, dobbiamo mantenere la struttura del lavoro che avevamo svolto perché queste somme fossero indirizzate in modo chiaro alla sicurezza. Abbiamo già approvato questa norma, quindi siamo già garantiti sotto questo aspetto.

Adesso, si tratta di capire come garantire normativamente che questa attribuzione vada in capo al soggetto proprietario della strada per colpire gli abusi, perché di fatto ci sono stati. Questo era l'equilibrio trovato ed era uno sforzo da condividere.

PRESIDENTE. In sintesi, dunque, la riformulazione prevedrebbe che all'emendamento 15.9 del relatore, dopo il primo periodo, si aggiunga quanto segue: «all'ente da cui dipende l'organo accertatore spetta una quota dei proventi idonea a

recuperare le spese di accertamento». A questo riguardo, potremmo prevedere anche una percentuale.

I subemendamenti rimangono invariati. Si aggiunge solo una disposizione che prevede che una quota di queste multe, ossia il 5 per cento, è da destinarsi al comune o alla provincia che ha effettuato la sanzione. Si tratta di una sorta di rimborso spese, in modo che non ci dicano che noi impediamo a comuni e province di effettuare i controlli sulla velocità. Penso che questa sia una responsabilità che non possiamo assumerci.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Vorrei ricordare che effettuare il controllo è un obbligo, non un servizio che dobbiamo pagare.

MARIO LOVELLI. Dal momento che siamo scesi nei particolari, vorrei sottolineare che la pattuglia della polizia municipale che effettua il controllo sulle strade è dotata di un bollettario sul quale stendere il verbale; in fondo a tale bollettario è indicato il soggetto al quale deve essere versata la somma. Pertanto, con l'indicazione che forniamo noi, dovranno avere più bollettari. Se si compie servizio sulla strada comunale, dovranno versare alla tesoreria comunale; se lo si compie sulla strada provinciale, dovranno versare alla tesoreria provinciale. Dobbiamo tener conto delle conseguenze di quanto decidiamo.

MATTEO BRAGANTINI. Sta diventando più complicato di quanto sia in realtà. Il bollettino è unico, ed è intestato al comune. Il comune, sapendo che una certa strada è di proprietà della provincia, a fine anno versa la percentuale dovuta e intanto prende gli interessi di quanto versato.

PRESIDENTE. In ragione del dibattito emerso, propongo di accantonare i subemendamenti Misiti 0.15.9.2, Zeller 0.15.9.3 e Montagnoli 0.15.9.4, l'emendamento 15.9 del relatore e l'emendamento Toto 15.8.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'articolo aggiuntivo Bratti 15.01, sul quale il relatore ha formulato un invito al ritiro.

SILVIA VELO. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento aggiuntivo Bratti 15.01, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 16 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sull'emendamento riferito all'articolo 16.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Bratti 16.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sull'emendamento Bratti 16.1.

SILVIA VELO. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento aggiuntivo Bratti 16.1, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 17 e delle proposte emendative ad esso riferite. Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sugli emendamenti riferiti all'articolo 17.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Meta 17.1, Bratti 17.2 e Baldelli 17.3.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 17.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Meta 17.1.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Questo emendamento sopprime una disposizione approvata durante l'esame in sede referente.

PRESIDENTE. Avevamo trattato la questione e approvato la disposizione di cui all'articolo 17. Ricordo che la disposizione introdotta prevede che si dimezzino le sanzioni per i veicoli a due ruote.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'articolo 17 prevede che le sanzioni pecuniarie siano ridotte del 50 per cento.

MICHELE POMPEO META. Ritiro l'emendamento a mia firma 17.1.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Bratti 17.2.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Bratti 17.2, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Baldelli 17.3.

Ricordo che l'emendamento prevede che non vengano apposte le ganasce se il veicolo è parcheggiato in sosta vietata.

SANDRO BIASOTTI. Ritiro l'emendamento Baldelli 17.3, di cui sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 18 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 18.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Bratti 18.1, nel testo riformulato. Esprimo parere contrario sulle proposte emendative Zeller 18.2 e Bratti 18.01 e invito il presentatore a ritirare l'articolo aggiuntivo Montagnoli 18.02.

Faccio presente che la riformulazione dell'emendamento 18.1 Bratti fa in modo

che ci sia una collocazione più appropriata delle disposizioni contenute attualmente nell'articolo 18 del testo unificato. Il testo deve essere riformulato per recuperare l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti per il conducente di velocipede che circola nelle gallerie.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 18.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Bratti 18.1 e accolgo la riformulazione proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Bratti 18.1, nel testo riformulato.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento Zeller 18.2, sul quale il relatore ha formulato un invito al ritiro.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento a mia firma 18.2.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Bratti 18.01, sul quale il relatore ha formulato un invito al ritiro.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Bratti 18.01, che ritiro, riservandomi di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Montagnoli 18.02.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, il relatore ha presentato l'articolo aggiuntivo 39.01 che riassume la sostanza del mio emendamento. L'unica differenza è rappresentata dall'importo della sanzione pecuniaria: il relatore ha previsto un importo che va da euro 5.000 a 15.000; nel mio emendamento si prevede

una somma che va da euro 10.000 a euro 15.000. Insisto, quindi, affinché venga votato l'articolo aggiuntivo a mia firma 18.02.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. L'emendamento in oggetto è molto importante in quanto ha due finalità molto rilevanti: una in ordine alla sicurezza stradale, l'altra in ordine alla salvaguardia della regolarità del mercato dell'autotrasporto e della difesa del nostro settore che, come sapete, soprattutto in alcune zone, è messo in discussione dall'ingresso di trasportatori e autotrasportatori stranieri.

Il nostro Governo ha adottato, con un decreto, una misura più restrittiva rispetto all'orientamento europeo. Ovviamente, questo intendimento deve essere corroborato dalle pene.

Questa norma è stata discussa con le associazioni dell'autotrasporto. Capisco la proposta dell'onorevole Montagnoli, ma il limite di 5-15 mila euro è stato discusso con tutte le associazioni dell'autotrasporto e pregherei, pertanto, l'onorevole di ripensarci. Si tratta, infatti, di una novità nel nostro sistema e di una norma di un'importanza notevole.

La inviterei a valutare più l'aspetto positivo che non il particolare su cui si può discutere.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. In tal caso riconsidero tutto. Anch'io ho valutato questo emendamento con l'associazione dell'autotrasporto. L'emendamento presentato dal relatore è praticamente identico; cambia solo l'importo, che va da euro 5 a 15 mila. Insisto per votare l'articolo aggiuntivo a mia firma, e confido che possa essere approvato questo piuttosto che l'emendamento del relatore.

Se volete possiamo leggerlo insieme; si riferisce al cabotaggio stradale. I termini, infatti, sono gli stessi; la politica sulla base della quale ho proposto l'emendamento è in difesa soprattutto dei nostri autotrasportatori: non capisco, quindi, dove sia il problema.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Montagnoli 18.02.

(È respinto).

Passiamo all'esame dell'articolo 20 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sull'articolo aggiuntivo riferito all'articolo 20.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'articolo aggiuntivo Misiti 20.01.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulla proposta emendativa riferita all'articolo 20.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Misiti 20.01.

AURELIO SALVATORE MISITI. Ritiro l'articolo aggiuntivo a mia firma 20.01.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 21 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 21.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01, nel testo riformulato. Invito il presentatore a ritirare l'articolo aggiuntivo Bratti 21.02.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 21.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01, di cui il relatore ha presentato una riformulazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La riformulazione dell'articolo aggiuntivo Giam-

manco 21.01 è volta a prevedere, anziché l'ammenda, la sanzione amministrativa pecuniaria.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01, nel testo riformulato.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Bratti 21.02.

SILVIA VELO. Dichiaro di sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Bratti 21.02, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 22 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 22.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Compagnon 22.1 e 22.2, Zeller 22.3, Lazzari 22.4, Compagnon 22.5, Monai 22.6, Zeller 22.7 e 22.8. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 22.25, nel testo riformulato. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Montagnoli 22.9, Compagnon 22.10 e 22.12, Zeller 22.11, Compagnon 22.13, Pedoto 22.14, Zeller 22.15, Compagnon 22.16, Zeller 22.22. Mi rimetto alla Commissione sull'emendamento Montagnoli 22.23. Esprimo parere contrario sull'emendamento Zeller 22.24. Invito il presentatore a ritirare la proposta emendativa Pedoto 22.17. Esprimo parere favorevole sulla identica riformulazione degli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21. Invito i presentatori a ritirare le proposte emendative Bratti 22.01 e Ceroni 22.02. Esprimo parere favorevole sulla riformulazione degli articoli aggiuntivi Ceroni 22.03 e Baldelli 22.04. Raccomando l'approvazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 22.09. Invito il presentatore al ritiro della proposta emendativa Zeller 0.22.08.1. Esprimo pa-

rere favorevole sul subemendamento Zeller 0.22.08.2. Invito i presentatori al ritiro delle proposte emendative Zeller 0.22.08.3 e 0.22.08.4. Raccomando l'approvazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 22.08.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 22.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 22.1, che elimina, per chi supera il tasso alcolemico di 0,8 grammi per litro, la sanzione penale e la rende pecuniaria.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Noi abbiamo rivisto tutto il meccanismo sanzionatorio con una certa gradualità, per cui mentre prima la sanzione penale scattava quando il tasso alcolemico era pari a 0,5, ora scatta quando il tasso è pari a 0,8. Il collega Compagnon suggerisce di togliere la sanzione penale anche a 0,8 e trasformarla in mera sanzione amministrativa.

ANGELO COMPAGNON. Io ho cercato di offrire, come per altro fa ognuno di noi, una visione precisa delle sanzioni. Voglio sottolineare che, da parte mia, qualsiasi tipo di proposta non è finalizzata a derogare al rispetto delle regole, bensì a costruire un articolato che non sia eccessivamente persecutorio e sanzionatorio e, come ho sempre detto, che tenda invece a fare un po' di prevenzione.

Noi sappiamo cosa significa avere un tasso alcolemico dello 0,5. Ho ascoltato anche dei dotti interventi di alcuni colleghi in questa Commissione inerenti al punto di vista della reazione fisica che comporta avere un tasso alcolemico pari a 0,5 o a 0,6, che significa aver bevuto un bicchiere di vino. Devo dire che avere un tasso alcolemico dello 0,5 non rappresenta una situazione tale per cui uno possa essere definito in stato di ebbrezza.

Credo comunque che se questi devono essere i limiti, è giusto che si prevedano

delle sanzioni. Le sanzioni amministrative sono comunque sanzioni, e rappresentano un obbligo; passare, però, alla sanzione penale per un tasso alcolemico che va dallo 0,5 allo 0,8 mi pare eccessivo.

PRESIDENTE. Vorrei solo fare una precisazione: noi abbiamo già previsto che la sanzione penale si applichi a partire da un tasso alcolemico pari a 0,8, mentre prima scattava a 0,5. Dico ciò per chiarezza.

ANGELO COMPAGNON. Comunque, il senso della mia proposta è di considerare altri tipi di sanzione, anziché quelle penali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 22.1.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Compagnon 22.2.

ANGELO COMPAGNON. In questo caso si propone che, nell'eventualità che venga riscontrato un tasso alcolemico di 1,5 grammi per litro e il veicolo appartenga a persona estranea, la sospensione della patente di guida sia raddoppiata. Non capisco perché la sanzione accessoria debba essere raddoppiata: cosa importa se un autoveicolo sia di proprietà o meno? Questa è una filosofia lontana da una proposizione corretta ed equilibrata di sanzioni comminate per inadempienze e mancato rispetto delle regole.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Vorrei chiarire questo aspetto, altrimenti l'obiezione sembra del tutto accettabile. Noi siamo intervenuti su un doppio livello. Si chiede, infatti, di sopprimere la disposizione che prevede il raddoppio della sospensione della patente; tuttavia, noi abbiamo introdotto un altro elemento che, secondo me, è di assoluto buonsenso ossia che la confisca del veicolo si applichi solo nel caso in cui il veicolo appartenga alla

persona che ha commesso l'infrazione. Abbiamo, quindi, eliminato la confisca nei casi in cui il mezzo non viene utilizzato dal proprietario.

Dobbiamo essere equilibrati: se da un lato abbiamo introdotto questo emendamento, alleggerendo correttamente la norma, mi sembra anche opportuno mantenere il raddoppio della sospensione della patente per il conducente. Questo è ciò di cui stiamo parlando.

KARL ZELLER. Mi inserisco in questo dibattito, in quanto anche io ho presentato diversi emendamenti su questo punto. Mi sembra, infatti, che la formulazione attuale, introdotta con l'ultimo decreto in materia di sicurezza pubblica, non sia conforme alla Costituzione.

È corretto, infatti, osservare che chi guida in stato di ebbrezza la macchina di altri, è in realtà punito in un modo meno severo rispetto a chi guida la macchina propria; è giusto, dunque, trovare un rimedio a ciò. Tuttavia, quel che, secondo me, è assolutamente fuorviante è che si punisca in modo più pesante chi guida la macchina di terzi. In effetti, la sanzione vera, in caso di guida in stato di ebbrezza, consiste nella sospensione della patente; pertanto, punire lo stesso comportamento - ad esempio la guida con un tasso alcolemico di 0,6 grammi - con una sospensione della patente per un periodo doppio, nel caso, ad esempio, la macchina sia di mia moglie, mi sembra folle.

La confisca riguardava sempre e solamente il proprietario della macchina. Al di là del dibattito, mi sembra folle ed incostituzionale che si venga puniti più severamente in questo caso.

In cosa consiste, infatti, la sanzione? Se mi confiscano la macchina, subisco un danno economico ed è giusto che chi persegue lo stesso comportamento, ma ha intestato la macchina a qualcun altro non sia avvantaggiato. Ho proposto, quindi, di inserire una sanzione amministrativa aggiuntiva.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ma è necessario mettere un punto

fermo. Nella legge approvata due giorni fa dal Senato è già prevista la norma di cui stiamo discutendo; è previsto, cioè, che, qualora chi guida non sia proprietario dell'autovettura, subisca il raddoppio della sanzione della sospensione della patente.

KARL ZELLER. Infatti, quando è stato presentato il disegno di legge in materia di sicurezza pubblica alla Camera e la Commissione stava lavorando ancora in sede referente, abbiamo deciso di recepire il testo, dato anche che non è stato possibile intervenire su quel disegno di legge, essendo stata posta la fiducia. Proprio perché abbiamo ritenuto inutile lavorare su testi discordanti e, essendo stata posta la fiducia, non c'era possibilità di rimediare, abbiamo preso nel nostro testo base la formulazione del disegno di legge.

Tuttavia, bisogna riflettere: in base all'esempio che vi ho illustrato non mi sembra affatto ragionevole punire tale condotta in questo modo, semmai va ragguagliata la sanzione pecuniaria. Se subisco la confisca della macchina, ne ho un danno economico, ma il raddoppio della sanzione della sospensione della patente è un'altra cosa.

La mia proposta è, dunque, di inserire una sanzione economica aggiuntiva eliminando il raddoppio della sospensione della patente, questo per equiparare la sanzione comminata a chi guida la propria macchina e a chi guida la macchina di un altro, poiché non si può applicare la confisca del mezzo a chi guida una macchina che non è di sua proprietà.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Il problema è che se si viene puniti con una multa ma non la si paga, chi sconta la pena è sempre il proprietario, che è obbligato in solido. Il ritiro della patente per un periodo doppio, invece, ricade sullo stesso trasgressore.

MATTEO BRAGANTINI. È logico che se noi abbiamo giustamente eliminato il fermo auto per la macchina che non appartiene al conducente, dobbiamo dare una pena accessoria. Non possiamo, però,

quantificare questa pena in termini economici; la pena accessoria che comporta la confisca della macchina del proprietario è parametrata al reddito, pertanto, uno che è pieno di soldi e ha una Ferrari, sarà un po' più infastidito se gli viene confiscata la Ferrari, piuttosto che una Panda vecchia di vent'anni. Per un operaio però, una Punto può essere già tanto e quindi, nel suo caso, la pena accessoria della confisca avrà una grande valenza.

Se dobbiamo eliminare questa pena, in quanto il proprietario e il guidatore non sono la stessa persona, dobbiamo però sostituirla con una pena che possa fare da deterrente, ossia il raddoppio della sospensione della patente. Come è possibile, infatti, quantificare in termini economici? Se un automobilista va in giro con la vecchia Panda della moglie, che ha un valore di 500 euro, magari non gli interessa niente dover pagare 500 euro in più. Va in giro apposta con una macchina vecchia in quanto il suo valore è minimo; se, invece, il rischio è che gli si raddoppi il periodo di sospensione della patente, forse sta più attento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 22.2.

*(È respinto).*

Passiamo all'emendamento Zeller 22.3, di fatto molto simile al precedente.

Lo pongo in votazione, in linea di principio.

*(È respinto).*

Passiamo all'emendamento 22.4 Lazari ed altri.

Si tratta del tema della confisca. L'emendamento prevede che quando il guidatore guidi con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, nel caso in cui la macchina sia sua, non sia soggetto a confisca. Ricordo che se la macchina appartiene ad altri, secondo il nostro testo non è più soggetto a confisca.

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 22.4.

*(È respinto).*

Passiamo all'emendamento Compagnon 22.5.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, secondo me, questo è uno dei punti fondamentali per sottolineare di nuovo una diversità di visione riguardo alla filosofia di questo testo.

La confisca dell'auto, a mio parere, non sta né in cielo né in terra. Confiscare un'auto a persone che hanno commesso dei reati di infrazione del codice stradale non è, secondo me, una buona sanzione.

Io ricordo che nella passata legislatura discutemmo di ciò in Aula e mi meravigliai della facilità con la quale il Parlamento approvò quella norma. Credo, infatti, che delle sanzioni debbano essere comminate, e anche pesanti; tuttavia, senza assolutamente voler giustificare il fatto che un soggetto superi 1,5 grammi di tasso alcolemico nel sangue, una sanzione simile potrebbe mettere in difficoltà una famiglia. Ci sono infatti molte situazioni per le quali uno può aver acquistato una macchina per il figlio, o per la stessa famiglia, e magari ha acceso anche un mutuo, sta pagando delle rate e alla fine si trova ad essere senza la proprietà, che è sacra, o almeno tale dovrebbe essere. La sanzione della confisca, pertanto, mi pare veramente una esagerazione proprio nell'ottica di tale filosofia.

Io sono contrario a tutte le confische e troveremo altri emendamenti a mia firma contrari a tale istituto. Secondo me, in questo Paese, come in tutti i Paesi democratici — lasciando da parte i problemi legati alla mafia e ai suoi proventi — si può anche immaginare che uno commetta una leggerezza; se dovessimo adoperare lo stesso metro in tutte le situazioni, allora dovremmo fucilare metà degli italiani per cose ben peggiori.

Ritengo, pertanto, una forzatura oltre ogni logica l'istituto della confisca per il mancato rispetto di alcune norme del codice della strada, ancorché ciò possa

essere una trasgressione deprecabile come il superamento del tasso alcolemico oltre l'1,5 per cento.

FRANCESCO PROIETTI COSIMI. Signor presidente, volevo solo ricordare che è vero che la confisca, il fermo macchina, o quello che sia, porta dei danni alla famiglia; non dimentichiamo, però, che la Gerit pignora le macchine anche solo per non aver pagato una contravvenzione che magari non è mai stata neanche notificata. Quindi, o cambiamo tutto il sistema, o lo lasciamo quale è.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 22.5.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Monai 22.6.

AURELIO SALVATORE MISITI. Ritiro, in qualità di cofirmatario, l'emendamento 22.6.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Zeller 22.7.

KARL ZELLER. In Commissione abbiamo discusso a lungo per graduare meglio queste sanzioni. Col testo vigente, infatti, pur con le modifiche apportate adesso in Commissione, si determina una situazione non proprio equa. Poniamo il caso dell'incidente stradale, per esempio: anche se tocco solo un *guard-rail*, con lo 0,6 per cento di tasso alcolemico, provo un incidente. Sono d'accordo che sia così se uno investe una persona o crea dei danni alle persone; in tal caso, infatti, è giusto che si venga puniti severamente. Se, però, un'automobilista provoca un piccolo danno alle cose, non vedo la necessità di raddoppiare tutte le sanzioni che sono già oggi molto rigide.

Concordo sulla necessità di seguire la linea dura contro chi supera lo 0,8 o l'1,5 per cento; ma non lo condivido se invece un automobilista è al di sotto di tale livello: questo, infatti, può capitare a tutti

noi tornando a casa, dopo essere stati ad una festa. Non condivido che noi trattiamo tutti nello stesso modo. In un certo senso, in Commissione, abbiamo cercato di recuperare questo spirito di saggezza nel redigere delle norme e abbiamo depenalizzato fino allo 0,8 per cento; si tratta di una decisione saggia. Per questo motivo ho a cuore questi emendamenti. Si potrebbe anche eliminare « danno grave alle persone » e scrivere solo « danno alle persone »; trattare, però, allo stesso modo i due casi, di danno alle cose e di danno alle persone, mi sembra veramente fuori dal mondo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Zeller 22.7.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Zeller 22.8, analogo al precedente.

Lo pongo in votazione, in linea di principio.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento 22.25 del relatore, nel testo riformulato.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Signor presidente, l'emendamento introduce alcune disposizioni che permettono agli organi di polizia stradale di effettuare accertamenti su campioni di liquidi biologici, in modo da verificare lo stato di alterazione per aver assunto sostanze stupefacenti, con strumenti assai più semplici e in tempi più rapidi rispetto a quelli previsti dalla normativa vigente, secondo cui gli agenti di polizia devono accompagnare il conducente presso strutture sanitarie, dove effettuare il prelievo di campioni e la relativa visita medica. Contestualmente, sono semplificate le modalità di finanziamento degli accertamenti riferiti alla guida in stato di ebbrezza e alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti che, sulla base delle previsioni introdotte dal testo in

esame saranno finanziati con il 2,5 per cento del totale annuo dei proventi delle sanzioni di spettanza dello Stato.

Faccio presente che la riformulazione è stata predisposta per tener conto delle competenze del Dipartimento Antidroga e del Consiglio superiore di sanità.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 22.25 del relatore nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Montagnoli 22.9.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, questo emendamento riguarda una delle tre categorie per le quali avevamo previsto il tasso zero: i giovani, i neopatentati e tutti gli autotrasportatori. Ritengo che inserire per intero la categoria degli autotrasportatori sia un po' eccessivo. Propongo, dunque, di lasciare la norma valida solo per chi trasporta merci pericolose. Non si può dire, infatti, che un autotrasportatore che, lavorando per dieci ore al giorno, si ferma a mezzogiorno a mangiare un piatto di pasta con un bicchiere di vino sia pericoloso. Capisco che si applichi la norma a chi trasporta merci pericolose e a chi svolge servizi pubblici, ma per l'autotrasportatore di cose mi pare eccessivo.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Vorrei suggerire di fare attenzione; questo, infatti, è un tema molto delicato. Non possiamo certo distinguere sulla base del tonnello o fare differenza tra il trasporto di merci e il trasporto di persone: l'incidentalità connessa all'uso dell'alcol riguarda sia gli uni che gli altri.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. I dati degli incidenti sull'autotrasporto si attestano intorno al 6-7 per cento del complessivo. Se verifichiamo i numeri, in molti casi, soprattutto per quanto riguarda gli incidenti più seri, ne sono protagonisti camionisti non italiani che hanno una

cultura diversa dalla nostra. Verifichiamo, pertanto, effettivamente i dati. Mi sembra, peraltro, che nei vari emendamenti presentati qualche eccezione sia stata fatta. Dunque, se consideriamo il dato oggettivo, non mi sento di dire a tutti gli autotrasportatori che viaggiano dieci o quindici ore al giorno di non fermarsi a bere neanche un bicchiere di birra, o un caffè corretto. Non penso assolutamente che uno si ubriachi con così poco. Se invece lo volete fare, fatelo pure.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Suggerisco di accantonare l'emendamento in oggetto.

PRESIDENTE. Il sottosegretario Giachino propone di accantonare l'emendamento Montagnoli 22.9.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento Compagnon 22.10, su cui il relatore ha espresso un parere contrario.

ANGELO COMPAGNON. Gli emendamenti 22.10 e 22.12 fanno riferimento alla confisca in casi diversi; mi rifaccio, pertanto, all'intervento precedente, in quanto non ritengo che la confisca possa essere lo strumento giusto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 22.10.

*(È respinto).*

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 22.12.

*(È respinto).*

Passiamo all'emendamento Zeller 22.11.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento 22.11 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 22.13.

ANGELO COMPAGNON. Il mio emendamento, in questo caso, riguarda la modifica dei tempi necessari per conseguire la patente prima del diciottesimo anno di età, i grammi di alcol per litro e via elencando. In base allo spirito prima evocato, penso che ridurre in parte i tempi sia la strada migliore; propongo, pertanto, di scrivere « prima del diciannovesimo anno di età » in luogo di « ventunesimo ». Sono accorgimenti che, pur sanzionando i comportamenti scorretti, tengono conto un po' di più di eventuali leggerezze che i giovani possono commettere. Intendiamoci, l'emendamento non è contro le sanzioni, bensì per la riduzione dei tempi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 22.13.

*(È respinto).*

Constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Pedoto 22.14, si intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo all'emendamento Zeller 22.15.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento 22.15 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 22.16.

ANGELO COMPAGNON. Ritiro l'emendamento 22.16 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Zeller 22.22.

KARL ZELLER. Ritiro gli emendamenti 22.22 e 22.24 e sottoscrivo l'emendamento Montagnoli 22.23.

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'emendamento Montagnoli 22.23.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Pedoto 22.17, si intende che abbia rinunciato.

Passiamo agli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21, di cui il relatore ha presentato un'identica riformulazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Si propone la modifica dell'articolo 589 del codice penale, estendendo la pena prevista per l'omicidio colposo commesso dal conducente in stato di ebbrezza alcolica, ossia la reclusione da tre a dieci anni, anche in caso di rifiuto dell'accertamento del tasso alcolemico. Sostanzialmente, questa norma viene accorpata in un unico testo.

PRESIDENTE. Quindi, chi dovesse uccidere una persona o provocarle danni gravi o gravissimi e si rifiuti di sottoporsi al test alcolemico è soggetto ad un aggravamento della pena.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Sì, estende al rifiuto dell'accertamento le norme attualmente previste in caso di omicidio e di lesioni gravi e gravissime a causa di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

PRESIDENTE. C'è l'episodio romano che spinge in tal senso.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere gli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21 e accolgo la riformulazione proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'identica riformulazione degli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21.

*(È approvata).*

Passiamo all'articolo aggiuntivo Bratti 22.01, sul quale è stato formulato un invito al ritiro da parte del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Nell'articolo aggiuntivo Bratti 22.01 si usa una dizione che francamente è difficile accertare. Nel codice, infatti, è già presente l'obbligo di fermarsi se il pedone sta per attraversare la strada. Qui addirittura si vorrebbe introdurre un termine di « prossimità di attraversamento » che risulta indeterminato. Si tratta di una dizione che francamente lascia adito a qualche dubbio.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Bratti 22.01, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Ceroni 22.02.

Ricordo che l'emendamento riduce da centocinquanta a sessanta giorni il termine entro il quale devono essere notificati i verbali per le violazioni non immediatamente contestate.

REMIGIO CERONI. In considerazione della riformulazione proposta dal relatore dell'articolo aggiuntivo 22.03 a mia firma, ritiro l'articolo aggiuntivo 22.02.

PRESIDENTE. Invito il relatore ad illustrare l'identica riformulazione degli articoli aggiuntivi Ceroni 22.03 e Baldelli 22.04.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Presidente, i due articoli aggiuntivi recano una disposizione importante che prevede la riduzione da centocinquanta a novanta giorni del termine entro il quale devono essere notificati i verbali per le violazioni non immediatamente contestate. La riformulazione conferma la riduzione del termine a novanta giorni. Prevede peraltro un termine più ampio di cento giorni quando il verbale deve essere notificato, oltre che al trasgressore, anche all'obbligato in solido. Introduce inoltre una disposizione che precisa, anche la fine di evitare effetti onerosi, che la riduzione del termine si applica alle violazioni commesse successivamente alla data di entrata in vigore del provvedimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'identica riformulazione degli articoli aggiuntivi Ceroni 22.03 e Baldelli 22.04.

*(È approvata).*

Passiamo all'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'articolo aggiuntivo 22.09 rappresenta un ulteriore intervento in materia di autotrasporto. Con tale articolo aggiuntivo è prevista anche per i conducenti di mezzi utilizzati per l'attività di autotrasporto di persone o cose che siano di nazionalità italiana la possibilità di effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta, pari al minimo fissato per i singoli casi. Sulla base della normativa vigente tale possibilità è già prevista per i veicoli immatricolati all'estero. Quando il trasgressore non si avvalga della possibilità di versamento immediato, è tenuto a versare una cauzione, in mancanza della quale si dispone il fermo amministrativo del veicolo, che è affidato ai soggetti che hanno stipulato con il Ministero dell'interno e con l'Agenzia del demanio convenzioni per la custodia dei veicoli, ai sensi dell'articolo 214-*bis* del codice. Quest'ultima previsione è inserita anche nella disciplina relativa ai veicoli immatricolati all'estero, per evitare che, come accade attualmente, il fermo amministrativo del veicolo risulti sostanzialmente vanificato per il fatto che il trasgressore rimane custode del veicolo medesimo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo al subemendamento Zeller 0.22.08.1.

KARL ZELLER. Con un emendamento dell'ultima ora, si propone di abolire l'impugnabilità dei verbali di accertamento in

materia di sospensione della patente. Ebbene, al di là del fatto che a mio avviso è incostituzionale togliere ogni possibilità di chiedere una verifica da parte del giudice, bisogna aggiungere che il giudice penale non ha di norma gli strumenti per provvedere alla sospensione di un provvedimento amministrativo.

Rischiamo di creare un pasticcio normativo e dubito che la Commissione giustizia possa dare parere positivo su una norma di questo tipo. Ad esempio, se mi applicano la sospensione della patente per il periodo massimo previsto ed io mi oppongo, in quanto ritengo che mi si debba applicare una sospensione inferiore, al di là della fondatezza o meno di quanto affermo, come cittadino devo avere la possibilità di ricorrere. Ora si toglie del tutto questa possibilità.

Sono, dunque, contrario a togliere uno strumento di difesa al cittadino; ogni cittadino deve, infatti, avere diritto di ricorrere al giudice. Inoltre, tecnicamente è scritto male, in quanto il giudice penale è competente quando c'è una sanzione penale.

Se proprio si vuole modificare l'articolo 204-*bis* del codice, ritengo sia possibile eliminare il ricorso e rendere competente il giudice penale solo in presenza di una sanzione penale; noi, però, abbiamo depenalizzato il tasso alcolemico tra il 0,5 e lo 0,8, pertanto non si può prevedere la competenza del giudice penale. Non è possibile scrivere che non c'è alcuna possibilità di ricorso al giudice penale. Nel mio emendamento, ho tolto tutti i riferimenti agli articoli dove non c'è sanzione penale. Si tratta di un'osservazione tecnica. Se mi date parere negativo, ritengo che la Commissione giustizia si esprimerà comunque con un'osservazione di questo tipo.

PRESIDENTE. In questo caso, però, la questione è connessa ai reati; infatti, sul subemendamento 0.22.08.2, a sua firma, il parere è favorevole.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Lo deve leggere insieme all'altro, sul quale c'è pa-

rere favorevole proprio per venire incontro a quanto dice.

KARL ZELLER. La disposizione è scritta male: ribadisco che non ha senso rivolgersi al giudice penale se non c'è sanzione penale.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ribadisco che il parere sul successivo subemendamento è favorevole.

KARL ZELLER. Sì, ma solo laddove ci sia una sanzione penale. Se non c'è un ammenda o un arresto, non c'è la competenza del giudice penale.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Potrebbero essere introdotte altre fattispecie penali e questo complicherebbe la situazione enormemente, in quanto il giudice penale è competente solo per le questioni di cui lei ha parlato.

KARL ZELLER. Se io vengo fermato con lo 0,6 di tasso alcolemico, ciò non è di competenza del giudice penale.

PRESIDENTE. Esatto, non scatta, in quanto ora questa trasgressione non è più penale.

KARL ZELLER. Non si può ricorrere al giudice di pace quando si applica l'articolo 186; a quale giudice mi devo rivolgere, quindi, se il giudice penale non è competente?

PRESIDENTE. I verbali di accertamento delle violazioni connesse ai reati previsti dall'articolo 186 e 186-*bis* e 187 non sono impugnabili con ricorso al giudice di pace in quanto si tratta di sanzioni penali. Solo per questo motivo. Pertanto con lo 0,6 di tasso alcolemico non si incappa in una sanzione penale, non più. Vorrei fare un'osservazione su questo aspetto relativo al giudice di pace. Con questo emendamento, abbiamo voluto offrire maggiore certezza alla pena. Oggi, se una qualsiasi persona a cui viene revocata

o sospesa la patente si rivolge al giudice di pace, ottiene dal medesimo la restituzione immediata.

Noi diciamo che nei casi più gravi deve essere presente anche chi ha emesso il provvedimento di sospensione o di revoca, in modo tale che, se il giudice di pace vuole rimettere il titolare della patente nell'uso della stessa, sia consapevole che sta facendo una concessione legata ad una decisione consapevole e non sia più un fatto automatico. Abbiamo, inoltre, accorciato i tempi di ricorso al giudice di pace proprio per fare in modo che la certezza della pena sia più sentita. Della certezza della pena tratta l'emendamento 22.08, che è un emendamento molto importante che va proprio in questa direzione.

KARL ZELLER. Se è così, io ritiro il subemendamento a mia firma 0.22.08.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, il subemendamento Zeller 0.22.08.2.

*(È approvato).*

Passiamo al subemendamento Zeller 0.22.08.3.

KARL ZELLER. Per garantire i diritti di difesa va stabilito anche un termine minimo. Un giudice non può fissare l'udienza il giorno dopo la notifica; in questo modo, infatti, non si lascia al cittadino nemmeno il tempo di andare dall'avvocato. È necessario tener conto del diritto di difesa.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La disposizione prevede che tra il giorno della notifica e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di 30 giorni.

KARL ZELLER. Non maggiori, appunto. Ciò significa che l'udienza può essere fissata anche per l'indomani.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ciò che conta è stabilire il limite massimo entro il quale si deve esprimere il giudice.

KARL ZELLER. Sono d'accordo con lei, tuttavia bisogna anche garantire il minimo. Il cittadino deve avere il tempo per prepararsi. In tutto il codice di procedura penale e in quello civile c'è sempre un termine minimo.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Abbiamo svolto questo ragionamento anche sulla base dell'esperienza: ad esempio, abbiamo differenziato i termini per la notifica all'estero e per la notifica in Italia, stabilendo a 60 giorni il limite della notifica all'estero e lasciando a 30 giorni il massimo delle notifiche in Italia. Mi sembra sia un termine del tutto congruo.

Stabilire un termine minimo non serve.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, il subemendamento Zeller 0.22.08.3.

*(È respinto).*

Pongo in votazione, in linea di principio, il subemendamento Zeller 0.22.08.4.

*(È respinto).*

Ricordo che l'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore è la proposta emendativa cui accennavo poc'anzi relativa alla certezza della pena.

Lo pongo in votazione in linea di principio.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 23 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 23.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Compagnon 23.1, 23.2 e 23.3. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 23.6. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Montagnoli 23.4 e Bratti

23.5. ed esprimo parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Montagnoli 23.01, nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 23.6 del relatore e parere conforme al relatore sulle restanti proposte emendative riferite all'articolo 23.

ANGELO COMPAGNON. Devo dire che il relatore Moffa ha espresso con convinzione il parere contrario sull'emendamento 23.3. Immagino, dunque, che ci siano delle motivazioni per le quali non condivide la modifica dei proventi da distribuire alle scuole e alle infrastrutture, come ho richiesto negli emendamenti 23.1 e 23.2.

Vorrei, pertanto, che il relatore mi spiegasse le motivazioni di questo parere contrario.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'emendamento 23.1 destina il 50 per cento del totale annuo delle sanzioni di spettanza dello Stato al Ministero dell'istruzione per i corsi di educazione stradale nelle scuole. Noi, però, abbiamo già previsto di rendere l'educazione stradale materia curriculare nelle scuole. Abbiamo stabilito i proventi da destinarsi — divisi in quote di cui abbiamo parlato e che mi sembrano condivise — sia all'aumento dell'organico e della formazione nelle scuole, sia ad incrementi infrastrutturali. Nella somma, quindi, è già compresa la possibilità di utilizzare risorse anche ai fini della formazione. Abbiamo, inoltre, rafforzato e professionalizzato ancora di più l'attività nelle autoscuole.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, ritiro l'emendamento 23.1 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 23.2.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. In questo emendamento si rivedono ulteriormente le

percentuali, stabilendo che la percentuale dei proventi delle sanzioni pecuniarie da destinare al Ministero delle infrastrutture e trasporti per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale sia elevata dal 20 al 60 per cento. Noi, tuttavia, avevamo trovato una quadratura per impedire che tutte le somme disponibili fossero utilizzate soltanto per alcuni interventi di manutenzione ordinaria delle strade. La segnaletica, per esempio, che rappresenta uno dei grossi problemi del Paese, essendo la più inadeguata in Europa, finiva per essere la Cenerentola in termini di attribuzione delle risorse. Con questa destinazione e con questa distribuzione abbiamo creato un bacino di risorse anche per gli interventi di questa natura.

ANGELO COMPAGNON. Signor presidente, in base alla delucidazione del relatore sull'emendamento 23.2 — ho riletto, frattanto, anche l'emendamento 23.3, formulato in maniera simile — e tenendo conto del fatto che i riferimenti alla segnaletica sono stati discussi in maniera molto approfondita da parte di questa Commissione ed avevamo convenuto che fossero alquanto carenti, ritiro entrambi gli emendamenti a mia firma 23.2 e 23.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 23.6 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'emendamento Montagnoli 23.4.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, l'emendamento in oggetto segue la discussione in atto sulla gestione dei proventi delle sanzioni. Poiché tutta la partita delle sanzioni è stata accantonata, chiedo che anche questo emendamento lo sia.

PRESIDENTE. L'onorevole Montagnoli propone di accantonare l'emendamento Montagnoli 23.4.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento Bratti 23.5.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Bratti 23.5, che ritiro.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo 23.01, di cui il relatore ha presentato una riformulazione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. La riformulazione, sulla quale concordo, è stata inserita su suggerimento di chi opera sulla strada; le multe, infatti, sono elevate e con questa riforma lo sono ancor di più. In questo modo diamo la possibilità di rateizzare il pagamento a chi è sotto la soglia dell'ISEE ed è in difficoltà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo 23.01 nel testo riformulato, che assume il numero 22.010.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 24 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere il proprio parere sulla proposta emendativa riferita all'articolo 24.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Propongo una riformulazione dell'emendamento Meta 24.1, volta ad assicurare che le comunicazioni, le trascrizioni e le annotazioni presso il pubblico registro automobilistico, di cui all'emendamento, non comportino oneri per le amministrazioni dello Stato. Esprimo quindi parere favorevole sull'emendamento Meta 24.1, nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i*

*trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulla proposta emendativa riferita all'articolo 24.

MICHELE POMPEO META. Accolgo la riformulazione proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Meta 24.1, nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 27 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 27.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti Zeller 27.1, 27.2 e 27.3. Esprimo, invece, parere favorevole sull'emendamento Montagnoli 27.4, nel testo riformulato. Esprimo parere contrario sull'emendamento Compagnon 27.5.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 27.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento 27.1. In relazione, però, agli emendamenti 27.2 e 27.3 vorrei dire che forse non tutti sanno che in essi si tratta del periodo successivo alla revoca della patente, del periodo, cioè, entro il quale un soggetto non può riavere la patente di guida.

Ci sono tanti casi nel codice in cui è previsto che per subire la revoca della patente si debbano commettere infrazioni piuttosto gravi. In questi casi, il periodo applicato è di un anno. Sono d'accordo che venga revocata la patente per una infrazione dovuta al superamento del tasso alcolemico; tuttavia, in tal caso, stabiliamo che la patente sia revocata per due anni; cinque anni mi sembrano davvero troppi. La nostra azione di tolleranza zero

contro l'abuso di alcol è giusta, ma questi eccessi sono francamente incomprensibili. Di norma, infatti, un soggetto deve commettere infrazioni molto gravi per subire la revoca della patente per un anno, ma se c'è di mezzo l'alcol, subisce la revoca per cinque anni: francamente mi sembra sproporzionato. È il quintuplo.

Ritengo che due o tre anni di sospensione siano adeguati; cinque, onestamente, mi sembrano eccessivi e mi sembra ci sia lo spirito di una crociata. Non c'è più proporzione, pertanto vi invito a riflettere.

Noi stiamo stilando delle norme che possono rovinare le persone. Non poter avere la patente di guida per cinque anni, dopo aver subito le sanzioni giuste, mi sembra eccessivo.

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'emendamento Zeller 27.3.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Signor presidente, possiamo anche accantonare l'emendamento, tuttavia bisogna stabilire se l'eccesso si trova in chi supera un tasso alcolemico di 1,5 — che è molto alto — o nella sanzione.

ANGELO COMPAGNON. Io chiedo quale sia la differenza tra chi provoca un incidente mortale per eccesso di velocità o perché è impegnato al telefonino e chi, invece, ha un tasso alcolemico pari a 0,8, allo 0,9, o allo 0,10. Stiamo diventando sanzionatori e repressivi.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Le responsabilità sono diverse.

ANGELO COMPAGNON. Le responsabilità sono uguali quando si ammazza qualcuno! Ci possono essere mille colpe. Allora, come ho già detto, dovremmo fucilare metà degli italiani che commettono infrazioni. In questo caso si tratta di una persecuzione incredibile. Le sanzioni vanno applicate, ma cerchiamo di mantenere un certo equilibrio.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Condivido le considerazioni svolte dal deputato Zeller. Cinque anni mi sembrano eccessivi.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Almeno facciamo una verifica di congruità con le altre norme.

Propongo di accantonare l'emendamento.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento a mia firma 27.2 che prevedeva la revoca per due anni e mantengo l'altro emendamento a mia firma 27.3 che la fissa a tre anni.

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'emendamento 27.3.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'emendamento Montagnoli 27.4, di cui il relatore ha presentato una riformulazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Questo emendamento introduce la verifica presso il committente, il caricatore e il proprietario della merce in caso di incidente da cui derivi la morte o lesioni gravi o gravissime e quando l'incidente accade nell'esercizio di attività da autotrasporto. La riformulazione è finalizzata a collocare la disposizione anziché all'interno del codice della strada all'interno del decreto legislativo che riguarda tutto il sistema dell'autotrasporto.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accolgo la riformulazione del mio emendamento 27.4.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. L'emendamento in esame, nel testo riformulato, assume particolare rilevanza in quanto completa la riforma della disciplina dell'autotrasporto approvata nel 2005, introducendo il profilo della corresponsabilità del committente. È una novità estremamente importante, che qualifica questa disciplina.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Se posso aggiungere, poiché spesso si parla giustamente della concorrenza sleale da parte dei trasportatori della Polonia, devo dire che questa norma è stata introdotta appositamente per equiparare autotrasportatori italiani e stranieri anche sotto il profilo del pagamento immediato dell'ammenda in capo al soggetto vigilante.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Certo. Con queste norme saniamo una serie di questioni di disparità tra il nostro autotrasporto e quello straniero; è molto importante. La corresponsabilità, inoltre, è un elemento qualificante della riforma del 2005, che noi finalmente regolamentiamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Montagnoli 27.4, nel testo riformulato, che assume il numero 39.1.

(È approvato).

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Compagnon 27.5.

(È respinto).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 32 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 32.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Toto 32.1; invito, invece, il presentatore a ritirare gli emendamenti Velo 32.2 e 32.3.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 32.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Toto 32.1.

(È approvato).

SILVIA VELO. Ritiro gli emendamenti a mia firma 32.2 e 32.3.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 33 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 33.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 33.1, mentre invito il presentatore a ritirare l'articolo aggiuntivo Montagnoli 33.01.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del relatore 33.1 e parere conforme al relatore sulla restante proposta emendativa riferite all'articolo 33.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 33.1 del relatore.

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Montagnoli 33.01, su cui il relatore ha formulato un invito al ritiro.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ho chiesto una verifica, anche relativamente ai sistemi di frenata e stabilità, con riferimento alle norme comunitarie. Si parla di una revisione periodica dei sistemi di frenata, che per la Comunità europea rientra nello stesso pacchetto. Chiedo che l'articolo aggiuntivo sia accantonato.

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'articolo aggiuntivo Montagnoli 33.01.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'esame dell'articolo 34 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulla proposta emendativa riferite all'articolo 34.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Raccomando l'approvazione dell'emendamento a mia firma 34.1, che estende anche ai natanti l'applicazione delle disposizioni concernenti farmaci pericolosi per la guida, previste dall'articolo 34 del testo unificato per i veicoli.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla proposta emendativa del relatore riferita all'articolo 34.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 34.1 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 35 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 35.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Montagnoli 35.1. Osservo che la disposizione è già vigente, in quanto prevista dall'articolo 207 del codice della strada. Peraltro si tratta di una disposizione che allo stato rimane inefficace, in quanto si prevede che il veicolo soggetto a fermo possa essere riconsegnato al conducente. Con l'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore si pone rimedio a questo problema, prevedendo che il veicolo sottoposto a fermo sia consegnato ai soggetti abilitati a rice-

vere i veicoli confiscati o sequestrati, ai sensi dell'articolo 214-bis del codice della strada.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulla proposta emendativa riferita all'articolo 35.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'emendamento 35.1 a mia firma.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 36 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sull'emendamento riferito all'articolo 36.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento Bratti 36.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulla proposta emendativa riferite all'articolo 36.

PRESIDENTE. Constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Bratti 36.1, si intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo all'esame dell'articolo 39 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 39.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Raccomando l'approvazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 39.01, che introduce sanzioni amministrative per il cabotaggio stradale.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla proposta emendativa del relatore riferita all'articolo 39.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo aggiuntivo 39.01 del relatore.

*(È approvato).*

Passiamo all'esame dell'articolo 40 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulle proposte emendative riferite all'articolo 40.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Froner 40.1. Esprimo parere contrario sulla proposta emendativa Bratti 40.2. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Montagnoli 40.3. Esprimo parere contrario sulla proposta emendativa Baldelli 40.01.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme al relatore sulle proposte emendative riferite all'articolo 40.

MICHELE POMPEO META. Dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Froner 40.1, che ritiro.

PRESIDENTE. Constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Bratti 40.2, si intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo all'emendamento Montagnoli 40.3.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Anche questa è una materia in discussione da anni; si tratta dei famosi semafori T-red. È stata stabilita, con decreto del Ministero dei trasporti, l'introduzione di nuovi semafori. A proposito di quelli già esistenti, sappiamo del numero delle cause in atto, che in Italia sono decine di migliaia, con varie prese di posizione.

Ne ho parlato anche con il presidente Giorgetti e abbiamo inserito questo emendamento che non comporta nuovi oneri per la finanza pubblica. Sappiamo come

vengono utilizzati, per cui sarebbe il caso che il ministero potesse dare delle regole per quelli già esistenti.

Il presidente della regione Veneto, la settimana scorsa, ha inviato una lettera a tutti i comuni, indicando quali debbano essere i tempi di accensione della luce semaforica gialla, rossa e verde. Ciò non comporta variazioni di spesa; l'alternativa era, invece, di trovare un po' di soldi, ma sembra che oggi non ci sia disponibilità.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'onorevole Montagnoli sembra fiducioso che non ci sia una variazione di spesa; modificare i semafori, tuttavia, comporta comunque una spesa e, con tutta la buona volontà, mi sembra un po' difficile che questo possa avvenire.

Penso che dovremmo portare la questione a livello ministeriale e svolgere una valutazione più attenta. Introdurre adesso una norma e stabilire a priori che non ci sarà variazione di spesa non mi sembra opportuno.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Teniamo conto che però l'onere, in questo caso, sarebbe a carico dell'ente locale che sostituisce l'impianto. Se, invece, lo poniamo a carico del bilancio dello Stato, condivido la presenza di oneri. Chiedo l'accantonamento di questo emendamento per fare un'ulteriore verifica di tipo finanziario.

PRESIDENTE. L'onorevole Montagnoli propone di accantonare l'emendamento Montagnoli 40.3.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

SANDRO BIASOTTI. Ritiro l'articolo aggiuntivo Baldelli 40.01, di cui sono co-firmatario.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 41 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Invito il relatore e il rappresentante del Governo a esprimere i propri pareri sulla proposta emendativa riferite all'articolo 41.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Bratti 41.1, nel testo riformulato. Osservo che la riformulazione è finalizzata a precisare che le disposizioni dell'articolo in esame si applicano anche in caso di noleggio con riscatto e a far salva la disciplina del regolamento n. 250 del 1999 in materia di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme sulla proposta emendativa riferite all'articolo 41.

MICHELE POMPEO META. Sottoscrivo l'emendamento Bratti 41.1 e accolgo la riformulazione proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento Bratti 41.1 nel testo riformulato.

*(È approvato).*

Rinvio quindi il seguito della discussione del provvedimento ad altra seduta.

**La seduta termina alle 16,25.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa  
il 10 settembre 2009.*

## ALLEGATO

**Disposizioni in materia di sicurezza stradale. (Testo unificato C. 44 Zeller e Brugger, C. 419 Contento, C. 471 Anna Teresa Formisano, C. 649 Meta, C. 772 Carlucci, C. 844 Lulli, C. 965 Conte, C. 1075 Velo, C. 1101 Boffa, C. 1190 Velo, C. 1469 Vannucci, C. 1488 Lorenzin, C. 1717 Moffa, C. 1737 Minasso, C. 1766 Giammanco, C. 1998 Guido Dussin, C. 2177 Cosenza, C. 2299 Barbieri, C. 2322 Consiglio regionale del Veneto, C. 2349 Consiglio regionale del Veneto, C. 2406 Stasi e C. 2480 Bratti e Motta).**

**PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE AL TESTO UNIFICATO**

## ART. 1.

*Premettere il seguente articolo:*

## ART. 01.

*(Modifiche all'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. All'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 2, le parole: « al principio della sicurezza stradale » sono sostituite dalle seguenti: « ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile »;

*b)* dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Le regioni, le province e i comuni capoluogo di regione redigono, rispettivamente, un piano regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui sono individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, sono definite le misure per raggiungere tali obiettivi e sono predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento. Ai fini della redazione di tali piani, le regioni, le province e i comuni si avvalgono anche

delle misure attuate in ambito internazionale, basate su una prassi consolidata e su un'adeguata analisi dei rischi ».

**01. 1.** Bratti, Motta.

*Premettere il seguente articolo:*

## ART. 01.

*(Modifiche all'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. All'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 2, alinea, le parole: « , tecniche e funzionali » sono sostituite dalle seguenti: « e tecniche »;

*b)* dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche funzionali, nei seguenti tipi:

*a)* ad esclusivo utilizzo veicolare: strade di cui al comma 2, lettere *a)* e *b)*;

*b)* strade a prevalente utilizzo veicolare dotate di un itinerario ciclopedonale: strade di cui al comma 2, lettere *c)* e *d)*;

c) strade a prevalente utilizzo dell'utenza debole: strade di cui al comma 2, lettere e) e f);

d) strade ad esclusivo utilizzo dell'utenza debole: itinerari ciclopedonali di cui al comma 2, lettera f-bis ».

**01. 2.** Bratti, Motta.

*Premettere il seguente articolo:*

ART. 01.

*(Modifiche all'articolo 3 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Al comma 1 dell'articolo 3 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il numero 3) è inserito il seguente:

« 3-bis). Attraversamento ciclabile: parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli; »;

b) al numero 12) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ad esclusione delle biciclette che possono, previa ordinanza emanata ai sensi dell'articolo 5, comma 3, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h »;

c) al numero 17) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « comprese, in ogni caso, le biciclette »;

d) al numero 33) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « qualora siano assenti piste ciclabili e ai bambini in bicicletta fino all'età di dieci anni »;

e) al numero 45), dopo le parole: « attraversamenti pedonali » sono inserite le seguenti: « e ciclabili »;

f) al numero 58), dopo le parole: « dei pedoni » sono inserite le seguenti: « , dei ciclisti ».

**01. 3.** Bratti, Motta.

*Premettere il seguente comma:*

01. Alla lettera b) del comma 4 dell'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la parola: « divieti » è inserita la seguente: « , eccezioni ».

**1. 1.** Bratti, Motta.

*Dopo il comma 1, inserire i seguenti:*

1-bis. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, all'articolo 7 sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 9 è sostituito dai seguenti:

« 9. I comuni, per favorire una migliore gestione della mobilità urbana, possono inoltre, con delibera della giunta comunale:

1) stabilire le aree di sosta e i parcheggi, anche diversificati per categoria di veicoli, libera, limitata o regolamentata, a titolo oneroso o gratuito. Tali aree di sosta e parcheggi possono essere gestiti direttamente, in concessione o in affidamento. Il pagamento nelle aree di sosta, ove previsto, è limitato nei giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00, salvo la necessità di determinare orari, giorni e periodi diversi, per ragioni territoriali, di afflusso di traffico o per motivate esigenze locali;

2) fissare i corrispettivi dovuti al comune o al soggetto concessionario o affidatario del servizio di gestione;

3) stabilire le modalità e i dispositivi di controllo di durata della sosta e di riscossione dei corrispettivi;

4) individuare i parcheggi attrezzati da riservare alla sosta delle autocaravan di cui all'articolo 185, fissandone le condizioni, la durata e gli eventuali corrispettivi;

5) riservare strade, tratti di esse o corsie, anche a tempo determinato, alla circolazione dei veicoli adibiti ai servizi pubblici di trasporto nonché ai servizi di trasporto complementari o integrativi al trasporto pubblico locale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di favorire la mobilità urbana;

6) provvedere, anche mediante la revisione delle aree di sosta e dei parcheggi esistenti, a reperire in maniera più razionale spazi per la sosta dei motocicli, dei ciclomotori, dei velocipedi e dei veicoli ad emissione zero, stabilendo anche particolari forme di agevolazioni tariffarie e modalità di pagamento;

7) stabilire, conformemente alle previsioni del piano urbano del traffico o dei programmi di interventi per la sicurezza stradale adottati ai sensi dell'articolo 36, nonché mediante appositi programmi di gestione della mobilità, le strade o i tratti di esse dove è possibile installare sistemi di controllo telematico a distanza della circolazione e di rilevamento delle violazioni con apparecchiature omologate secondo le norme previste nel regolamento;

8) delimitare le aree pedonali, le zone a traffico limitato e le zone a velocità limitata, tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco;

9) determinare le zone di particolare rilevanza urbanistica e quelle definite «A» dall'articolo 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 16 aprile 1968 opportunamente individuate e delimitate, nonché quelle definite «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nelle quali non sussiste l'onere di riservare adeguate superfici senza il pagamento del corrispettivo per la sosta;

10) subordinare, ove ritenuto necessario per regolamentare e limitare i veicoli

ammessi, ai fini della tutela delle condizioni urbanistico-ambientali, al pagamento di una somma l'ingresso o per la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato o in altre strade o aree urbane, nonché nelle strade, tratti o corsie di cui al punto 5), determinando le modalità di riscossione e di controllo;

11) stabilire i criteri per riservare determinati spazi alla sosta dei veicoli delle utenze destinate ad esigenze di pubblico interesse o ai veicoli adibiti a servizi pubblici primari comunali, limitatamente allo svolgimento dei servizi di emergenza, nonché a quelli dei servizi di linea per lo stazionamento ai capolinea, ai taxi e ai servizi di trasporto complementari o integrativi al trasporto pubblico locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ai servizi di *car sharing* di cui al decreto del Ministro dell'ambiente del 29 marzo 1998, per il servizio di noleggio senza conducente e per quello di *parking valet*, nonché per la sosta operativa di carico e scarico davanti ad alberghi o esercizi similari, da attuarsi mediante ordinanza dirigenziale a norma dell'articolo 5, comma 3.

*9-bis.* Per corrispettivo o tariffa si intende il pagamento di una somma in ragione del tempo, del periodo dell'anno, del tipo di veicolo, delle modalità di riscossione o di altro elemento differenziale, da applicarsi nei confronti degli utenti che utilizzano l'area di sosta o il parcheggio, ovvero l'accesso o il transito in un'area, strada o corsia, finalizzati a favorire la pianificazione della mobilità e la gestione della sosta dei veicoli. In deroga all'articolo 42, comma 2, lettera *f*), del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, la competenza a determinare l'entità del corrispettivo o della tariffa è della giunta comunale.

*9-ter.* Il comune o il soggetto concessionario o affidatario possono esercitare tutte le azioni dirette al recupero delle evasioni o elusioni del corrispettivo, compreso il rimborso delle spese e delle penali ai sensi dell'articolo 1382 del codice civile, nella misura non superiore, per queste ultime, al decuplo del corrispettivo orario previsto. Per il mancato pagamento del corrispettivo,

qualora lo stesso si ripeta nel tempo, superando cumulativamente l'importo di duecentocinquanta euro, il comune o il soggetto concessionario o affidatario possono inoltre agire a norma del terzo comma dell'articolo 2756 del codice civile »;

b) dopo il comma 14 sono aggiunti i seguenti:

« 14-bis. Quando la sosta è limitata ad un periodo di tempo prefissato, il superamento dello stesso per oltre quindici minuti comporta la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da trenta a centoventi euro; tale sanzione si applica per ciascuno dei periodi successivi per i quali si protrae la violazione, comunque per non più di dieci periodi. Tale sanzione si applica anche nelle aree di sosta tariffata.

14-ter. Ferma restando l'applicazione della sanzione prevista dal comma 14-bis, in caso di mancata segnalazione dell'ora di arrivo o di mancato azionamento del dispositivo di controllo della durata della sosta, si applica la sanzione prevista all'articolo 157, comma 8.

14-quater. Chiunque omette il pagamento del corrispettivo della sosta è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro trentotto a euro centocinquantacinque. Se il pagamento della tariffa viene effettuato entro le 48 ore feriali successive all'ora di fine sosta, nelle forme stabilite dal Comune, la sanzione si applica nella misura pari alla metà. Si applicano inoltre, se previste, le maggiorazioni di cui al comma 9-ter, ridotte alla metà »;

c) il secondo periodo del comma 15 è abrogato.

1-ter. Dopo l'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

« ART. 12-bis.

(*Servizi e soggetti ausiliari di polizia stradale*).

1. I Comuni, con provvedimento del sindaco, possono conferire, ai soggetti di

cui al comma 3, previa abilitazione, la qualifica per svolgere le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni nelle materie previste al comma 2. Ai predetti soggetti è attribuita la qualifica di « ausiliari del traffico ».

2. Gli ausiliari del traffico possono procedere alla prevenzione, accertamento, contestazione e applicazione delle sanzioni accessorie delle violazioni in materia di:

a) divieto di fermata e di sosta dei veicoli;

b) regolamentazione e gestione dei parcheggi e aree di sosta, nonché collaborazione con i gestori per l'esercizio di tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e delle penali;

c) disciplina della circolazione e della sosta nelle strade e nelle corsie riservate ai veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico di persone, nonché la disciplina della fermata e della sosta nelle strade interessate agli itinerari delle linee del trasporto pubblico di persone;

d) disciplina e controllo degli accessi e della circolazione nelle aree pedonali o zone a traffico limitato.

3. La qualifica di cui al comma 1 può essere conferita:

a) ai dipendenti comunali;

b) ai dipendenti delle aziende affidatarie o concessionarie della gestione dei parcheggi o aree di sosta;

c) ai dipendenti delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone nelle forme previste dagli articoli 112 e 133 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

d) al personale assunto a tempo determinato dai comuni, per far fronte a particolari situazioni di carenza del personale ordinario o di eventi eccezionali.

4. Per la gestione e il controllo della sosta nelle aree e nei parcheggi realizzati su concessioni portuali e aeroportuali, il sindaco autorizza l'impiego degli ausiliari di cui al comma 3, lettera *b*).

5. La competenza del personale di cui al comma 3, lettera *b*), è limitata alle strade con sosta a tempo determinato o regolamentata, alle aree di sosta o parcheggi in concessione e alle altre strade con aree di sosta vietata, limitata o regolamentata, ancorché non a pagamento, per le violazioni previste al comma 2, lettere *a*) e *b*).

6. Alla procedura sanzionatoria provvede l'ufficio o comando di polizia municipale o altro ufficio a ciò preposto dal Comune. Nel caso di cui al comma 4 la procedura sanzionatoria e la destinazione dei relativi proventi competono al Comune. L'attività amministrativa relativa può essere affidata a soggetti terzi con contratto di servizio ».

*1-quater.* Sono abrogati i commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127 e l'articolo 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.

**1. 6.** Velo.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

*1-bis.* Dopo il comma 13 dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

« *13-bis.* Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera *b*) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ».

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 6,*

*7 e 77 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pneumatici invernali e di produzione e commercializzazione di pneumatici non omologati, nonché di regolamentazione della circolazione nei centri abitati).*

**1. 2.** Toto.

**(Approvato in linea di principio)**

*Sopprimerlo.*

**0. 1. 15. 1.** Montagnoli.

**(Irricevibile)**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1. Al comma 2, lettera *b*), dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « di blocchi di pietra naturale, » sono inserite le seguenti: « , anche non eccedenti singolarmente i limiti dell'articolo 62, purché in questa ipotesi il trasporto sia effettuato nel raggio massimo di 80 km di percorrenza a carico e con esclusione delle strade di tipo A, ».

**1. 15.** *(nuova formulazione)* Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

*1-bis.* All'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 11, le parole: « che hanno iniziato l'attraversamento » sono sostituite dalle seguenti: « che si accingono ad attraversare la strada »;

*b)* è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *11-bis.* Nelle intersezioni semaforizzate, ove possibile, è ammessa, ai fini della sicurezza, la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle bici-

clette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante un apposito tratto di corsia ».

**1. 8. Bratti, Motta.**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. Il comma 15 dell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 15. In assenza di lanterne semaforiche per le biciclette o di altra segnaletica ad esse dedicata, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei conducenti degli altri veicoli ».

**1. 9. Bratti, Motta.**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

« 1-bis. All'articolo 43 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 6 aggiungere il seguente:

6-bis. È fatto obbligo agli agenti del traffico durante i controlli per l'accertamento di infrazioni di rendersi ben visibili agli utenti sia con dispositivi luminosi o catarifrangenti sia con apposita segnaletica sulla carreggiata stradale.

**1. 5. Compagnon.**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. La lettera c) del comma 1 dell'articolo 47 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dalla seguente:

« c) biciclette; ».

**1. 10. Bratti, Motta.**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. L'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« ART. 50.

(Biciclette).

1. Le biciclette sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano a bordo del mezzo. In particolare, le biciclette a pedalata assistita sono mezzi di trasporto con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione mista muscolare ed elettrica, con motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

2. Le biciclette non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

3. In caso di utilizzo di rimorchio per il trasporto di cose o di bambini la lunghezza complessiva della bicicletta, non può superare i 3,5 m.

4. Chiunque utilizza biciclette non conformi ai requisiti di cui ai commi 1, 2 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 20 a euro 80 ».

**1. 11. Bratti, Motta.**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. All'articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 1 dopo la lettera f) inserire la seguente:

« f-bis) autoveicoli per trasporti specifici da impiegarsi per l'igiene ambientale ed attrezzati per la raccolta e il trasporto specifico di rifiuti urbani; ».

**1. 7. Velo.**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. All'articolo 56 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: « essere trainati » sono inserite le seguenti: « dalle biciclette di cui all'articolo 50, »;

b) al comma 2 è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« f-bis) rimorchi per trasporto di cose e di bambini, limitatamente alle biciclette di cui all'articolo 50 »;

c) al comma 4, dopo le parole: « i) ed l), » sono inserite le seguenti: « nonché i rimorchi ad uso esclusivo delle biciclette di cui all'articolo 50 ».

**1. 12.** Bratti, Motta.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. Alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole da: « Gli autobus » fino a: « Dipartimento per i trasporti terrestri » sono sostituite dalle seguenti: « Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli a sbalzo applicate posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici ».

**1. 13.** Bratti, Motta.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. All'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 7-bis. Ai fini della verifica del rispetto dei limiti di massa di cui al presente

articolo e al regolamento, i veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida beneficiano di una riduzione della massa in ordine di marcia fino ad un massimo di una tonnellata. Nel caso dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano la riduzione è pari alla massa delle bombole del metano e dei relativi accessori e si applica solo nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità; nel caso dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida la riduzione è pari alla massa degli accumulatori e dei loro accessori ».

**1. 3.** Garofalo.

*Dopo il comma 1, inserire i seguenti:*

1-bis. All'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 7-bis. Nel rispetto della normativa comunitaria in materia di caratteristiche tecniche dei veicoli stradali, ai veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida si applica una riduzione della massa in ordine di marcia fino ad un massimo di una tonnellata. Nel caso dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano la riduzione è pari alla massa delle bombole del metano e dei relativi accessori e si applica solo nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità; nel caso dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida la riduzione è pari alla massa degli accumulatori e dei loro accessori ».

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge sono definite le procedure relative alle verifiche tecniche di omologazione dei veicoli di cui al comma 7-bis dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come introdotto dal comma 1-bis del presente articolo.

**1. 3.** (nuova formulazione) Garofalo.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. All'articolo 68 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sostituire la parola: « velocipedi » con la seguente: « biciclette » in tutte le sue occorrenze.

2. Al comma 2 dell'articolo 68 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « e funzionanti » sono inserite le seguenti: « eventualmente anche in modalità intermittente »; le parole: « dell'articolo 152, comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « dell'articolo 377 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni ».

**1. 14.** Bratti, Motta.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-bis. Al comma 2 dell'articolo 72 del decreto legislativo 285 del 1992, dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

« c-bis). Sistemi elettronici per il controllo della frenata e della stabilità ».

**1. 4.** Montagnoli.

*All'emendamento 1.01, alla lettera f-bis), dopo la parola: penitenziaria aggiungere le seguenti: Corpo di Guardia di Finanza.*

**0. 1. 01. 1.** Montagnoli.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifica all'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di espletamento dei servizi di polizia stradale).*

1. Al comma 1 dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992, la lettera f-bis) è sostituita dalla seguente:

« f-bis) al Corpo forestale dello Stato e, in relazione ai compiti di istituto, al Corpo di polizia penitenziaria ».

**1. 01.** Il Relatore.

ART. 2.

*Sopprimerlo.*

**2. 1.** Bratti, Motta.

*Premettere il seguente comma:*

01. Al comma 6 dell'articolo 23, secondo periodo, del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E ed F per ragioni d'interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 ».

**2. 4.** Compagnon.

*Premettere il seguente comma:*

01. Al comma 6 dell'articolo 23, secondo periodo, del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E ed F per ragioni d'interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 ».

**2. 2.** Antonino Foti.

*Aggiungere in fine il seguente comma:*

1-bis. Dopo il comma 5 dell'articolo 24 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

« 5-bis. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le pertinenze di servizio relative alle strade di tipo A sono previste dai progetti dell'ente proprietario, ovvero, se individuato, del concessionario ed approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui al comma 5-ter dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale ».

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 23 e 24 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pubblicità sulle strade e di pertinenze delle strade).*

## 2. 5. Il Relatore.

### **(Approvato in linea di principio)**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

1-bis. Nelle more di una revisione e aggiornamento dell'individuazione delle strade inserite negli itinerari internazionali, i divieti e le prescrizioni di cui al comma 7 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992 si applicano alle strade inserite nei citati itinerari che risultano classificate nei tipi A e B. Nel caso di strade inserite negli itinerari internazionali che sono classificate nel tipo C, i divieti e le prescrizioni di cui al periodo precedente si applicano soltanto qualora sussistano comprovate ragioni di garanzia della sicurezza per la circolazione stradale, da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

## 2. 3. Iapicca.

### **(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 2, inserire il seguente:*

#### ART. 2-bis.

1. L'articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

#### « ART. 78.

*(Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione).*

1. Le modifiche delle caratteristiche costruttive, limitatamente ai veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M1 e N1 sono consentite senza preventivo nullaosta della casa costruttrice del veicolo e senza visita e prova presso i competenti

uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora vengano rispettate le seguenti condizioni:

aa) ciascun componente, sistema o entità tecnica attraverso il quale si intende modificare il veicolo sia dotato di una omologazione di tipo, nazionale o comunitaria, ovvero rilasciata ai sensi di Regolamenti ECE/ONU. Le omologazioni devono riguardare tutti gli eventuali aspetti di sicurezza stradale e di protezione ambientale connessi al funzionamento di ciascun componente, sistema o entità tecnica ed eventualmente alla sua installazione sui veicoli da modificare. La ditta che procede alla modifica deve essere certificata ai sensi di specifiche norme tecniche prodotte dall'ente di unificazione nazionale o europeo ed adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contenenti requisiti sia di ordine professionale sia di carattere infrastrutturale. L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dagli uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

a) ciascun componente sistema o entità tecnica attraverso cui si intende effettuare la modifica non compreso tra quelli del punto aa) è certificato da apposita perizia che ne attesta le caratteristiche tecniche, la possibilità di installazione per ciascun modello di veicolo le eventuali modalità di installazione e obbligo di verifica dell'installazione da parte dei centri di cui alla lettera d);

b) la relazione di cui alla lettera a), è redatta sulla base di prove tecniche e collaudi in conformità alle disposizioni previste da eventuali direttive comunitarie CE ovvero, da regolamenti ECE/ONU, ovvero da procedure di omologazione emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o dall'ente di unificazione nazionale o europeo o di stato membro (a garanzia del rispetto della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente pre-

visti dalla normativa vigente) ed adottate dall'Autorità Competente. Per eventuali componenti sistemi e/o entità tecniche per i quali non esistano le procedure di prova indicate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, sulla base di specifica richiesta, alla loro emanazione;

c) la relazione di certificazione di cui alla lettera a) è rilasciata da centri prova autoveicoli (CPA), da un ente tecnico di omologazione di veicoli, riconosciuto da Stati appartenenti all'Unione Europea o allo Spazio economico europeo, o da strutture universitarie a ciò abilitate. Possono altresì essere autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e trasporti soggetti pubblici o privati che ne facciano richiesta, e che siano in possesso di accreditamento specifico, rilasciato sulla base delle vigenti norme tecniche internazionali per le certificazioni di prodotto, dall'Organismo Nazionale, designato in base all'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 765/2008, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato. Tale accreditamento, viene rilasciato in base al possesso, da parte dei soggetti richiedenti, di strutture tecniche e competenze professionali, idonee all'effettuazione di prove e di procedure adeguate e che dimostrino la propria indipendenza organizzativa, economica e funzionale dai produttori, commercializzatori e installatori di componenti, dimostrando inoltre il possesso di idonea copertura assicurativa;

d) la verifica e il collaudo dell'installazione su veicolo dei componenti, sistemi e/o entità tecniche di cui alla lettera b), ove richiesti, sono effettuati da centri regolarmente autorizzati dall'Autorità Competente in possesso di strutture tecniche e di competenze professionali idonee nel campo della meccanica, carrozzeria, elettrauto e gommista e che dimostrino il possesso di idonea copertura assicurativa. I collaudi di installazione devono essere svolti dal titolare del centro nel caso in cui quest'ultimo si avvalga di una sola sede operativa o dal responsabile tecnico che ne fa le veci negli altri casi. Entrambe le figure devono essere in possesso

dei requisiti personali e professionali previsti dal presente codice e devono aver frequentato e superato un corso di formazione professionale finalizzato alla specifica attività di collaudo prevista dal punto d). I collaudi di installazione possono essere altresì svolti da tecnico in possesso di laurea in ingegneria e master di primo livello nel settore omologazioni automotive o di comprovata esperienza nel medesimo settore.

2. Ciascuna modifica effettuata utilizzando i componenti, i sistemi o le entità tecniche di cui alla lettera a) richiede l'aggiornamento della carta di circolazione da parte dei competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Per le modifiche effettuate su un singolo veicolo, impiegando componenti diversi da quelli certificati ai sensi del comma 1, è obbligatoria la visita e prova presso uno degli enti di cui alla lettera c) che attesti l'idoneità delle modifiche apportate in base alle modalità di cui alla lettera b) e le relative verifiche di installazione. Le attestazioni di idoneità delle modifiche e di corretta installazione vengono recepite dall'Autorità Competente attraverso gli uffici a ciò preposti che provvedono all'aggiornamento della carta di circolazione.

4. Le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di categorie internazionali diverse da quelle indicate al comma 1, sono consentite con le modalità stabilite dal presente codice prima dell'entrata in vigore del presente testo di legge, fino all'emanazione di differenti disposizioni legislative.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua i controlli al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei soggetti di cui al comma 1, lettera c), dallo svolgimento dell'attività di certificazione di cui al medesimo comma, nonché l'eventuale ritiro dal mercato dei componenti indebitamente certificati o risultati pericolosi, a cura e spese del produttore o dell'installatore nell'Unione europea.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha facoltà e obbligo di effettuare verifiche ispettive periodiche sulla conformità, rispetto alla certificazione ottenuta di cui alla lettera *a*), del componente prodotto dal costruttore. In caso di mancata conformità l'Autorità Competente adotterà tutti provvedimenti economici e normativi previsti sia nel caso che i componenti, entità tecniche o sistemi siano stati omologati con provvedimento di omologazione nazionale o europea secondo regolamenti ECE/ONU o nel caso che siano stati omologati attraverso procedure di omologazione nazionali recepite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In quest'ultimo caso provvederà ad informare l'Autorità competente nazionale dello stato da cui sono state emanate le procedure che provvederà ad ottemperare agli obblighi di legge previsti dalla normativa vigente in materia.

7. Chiunque circola con un veicolo al quale sono state apportate modifiche alle caratteristiche indicate dal certificato di omologazione o nella carta di circolazione, oppure con telaio modificato, senza che tali modifiche siano state realizzate nel rispetto dei commi 1 e 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 ad euro 1.485. Le suddette violazioni comportano la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II ».

**2. 08.** Minasso, Lulli.

*Aggiungere in fine il seguente comma:*

*2-bis.* Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 57 del regolamento, nel senso di prevedere che la pubblicità non luminosa per conto di terzi è consentita, alle condizioni di cui al comma 3 del citato articolo 57, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge 11 agosto 1991, n. 266,

e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal CONI.

**2. 6.** (*ex 2.09 nuova formulazione*) Brugger, Zeller, Compagnon.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 2, inserire il seguente:*

ART. 2-bis.

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 recante il Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, all'articolo 57, che dà attuazione all'articolo 23 del codice della strada, al comma 3, dopo le parole: « La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli » inserire le seguenti: « appartenenti alle associazioni e società sportive, alle ONLUS, alle organizzazioni di volontariato e alle associazioni di promozione sociale, nonché a quelli ».

**2. 09.** Brugger, Zeller.

ART. 3.

*Al comma 3, aggiungere infine la seguente lettera:*

*b-bis)* è aggiunto infine il seguente comma:

*11-bis.* Chiunque falsifica, manomette o altera targhe da ciclomotori ovvero usa targhe manomesse, falsificate o alterate è punito ai sensi del codice penale.

*Conseguentemente, all'articolo 12, apportare le seguenti modificazioni:*

*a)* premettere il seguente comma:

01. Dopo il comma 2 è inserito il seguente:

*2-bis.* Per le violazioni penali per le quali è prevista diminuzione di punti, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevoca-

bili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni ne trasmette copia autentica all'organo accertatore, che entro 30 giorni dal ricevimento ne da notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida;

b) al comma 2, premettere la seguente voce *0a*) articolo 11-*bis*-10.

*Conseguentemente dopo l'articolo 22, inserire il seguente:*

ART. 22-*bis*.

1. All'articolo 203 è aggiunto il seguente comma 4: la presentazione del ricorso al Prefetto sana eventuali vizi formati in materia di notificazione degli atti e la notificazione del verbale si intende eseguita regolarmente a carico del ricorrente stesso, anche in assenza di atti formali.

2. All'articolo 204-*bis* è aggiunto il seguente comma 8-*bis*: la presentazione del ricorso al Giudice di Pace sana eventuali vizi formali in materia di notificazione degli atti e la notificazione del verbale si intende eseguita regolarmente a carico del ricorrente stesso, anche in assenza di atti formali.

3. Il comma 9 dell'articolo 204-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 è così sostituito: le disposizioni di cui ai commi 2, 5, 6, 7 e 8-*bis* si applicano anche nei casi di cui all'articolo 205.

**3. 3. Compagnon.**

*Aggiungere, in fine, i seguenti commi:*

3-*bis*. Con decreto del Ministro dei Trasporti è istituito un registro al quale sono iscritte sia le associazioni di amatori di veicoli storici di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 285 del 1992 sia altre associazioni i cui criteri di iscrizione sono individuati nel medesimo decreto.

3-*ter*. I veicoli di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 285 del 1992 effettuano la revisione di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 285 del 1992 ogni tre anni.

**3. 1. Montagnoli.**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-*bis*. Nel comma 2, terzo e ultimo periodo, le parole da: « che » a « regolamento » sono sostituite dalle seguenti: « nonché consentite, con modalità stabilite dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, ».

**3. 2. Compagnon.**

*Dopo l'articolo 3 inserire il seguente:*

ART. 3-*bis*.

*(Modifiche all'articolo 85 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. All'articolo 85 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

a) i motocicli con e senza *sidecar*;

b) le motocarrozze;

c) i tricicli;

d) i quadricicli;

e) le autovetture;

f) gli autobus;

g) i motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;

h) i veicoli a trazione animale »;

b) al comma 4, le parole: « un'autovettura adibita » sono sostituite dalle seguenti: « un veicolo adibito ».

**3. 01. Bratti, Motta.**

Dopo l'articolo 3 inserire il seguente:

ART. 3-bis.

(Modifiche all'articolo 85 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone).

1. All'articolo 85 del al decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

- a) i motocicli;
- b) i tricicli;
- d) i quadricicli;
- e) le autovetture;
- f) gli autobus;

g) gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;

h) i veicoli a trazione animale »;

b) al comma 4, le parole: « un'auto-vettura adibita » sono sostituite dalle seguenti: « un veicolo adibito ».

**3. 01** (nuova formulazione) Bratti, Motta.

**(Approvato in linea di principio)**

ART. 5.

Sopprimerlo.

**5. 1.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

Premettere il seguente comma:

01-bis. All'articolo 93 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, l'ultimo periodo del comma 6 è soppresso.

**5. 4.** Montagnoli, Fogliato, Negro.

Al comma 2, dopo il capoverso 3-bis aggiungere il seguente:

« 3-ter. Ai soggetti titolari di licenza o autorizzazione di cui alla legge 21 del 1992 è rilasciata una targa personale e personalizzata con caratteri alfanumerici identificativa della tipologia di servizio, del Comune e del numero di licenza o autorizzazione ».

**5. 2.** Compagnon.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2, inserire il seguente: 2-bis. Al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « I rimorchi e » sono soppresse;

b) dopo il comma 3, inserire il seguente:

« 3-bis. Al comma 1 dell'articolo 196 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « il proprietario del veicolo » sono inserite le seguenti: « ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli, »;

c) al comma 4, sostituire le parole: degli articoli 94, 100 e 103 con le seguenti: degli articoli 94, 100, comma 3-bis, e 103;

d) inserire, dopo il comma 5, i seguenti:

« 5-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento nel senso di prevedere la disciplina di attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, con particolare riferimento alla definizione delle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità delle targhe dei rimorchi degli autoveicoli, tali da renderle conformi a quelle delle targhe di immatricolazione posteriori degli autoveicoli.

5-ter. Le disposizioni del comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modifi-

cato dal comma 2-bis del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento di cui al comma 3-bis, e comunque ai soli rimorchi immatricolati dopo tale data. È fatta salva la possibilità di immatricolare nuovamente i rimorchi immessi in circolazione prima della data di cui al periodo precedente ».

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 94, 100, 103 e 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di targa personale e di targa dei rimorchi).*

#### 5. 5. Il Relatore.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) dopo il comma 2, inserire il seguente:

« 2-bis. Al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: "I rimorchi e" sono soppresse;

b) dopo il comma 3, inserire il seguente:

« 3-bis. Al comma 1 dell'articolo 196 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "il proprietario del veicolo" sono inserite le seguenti: "ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli," »;

c) al comma 4:

1) dopo le parole: « della legge 23 agosto 1988, n. 400 » inserire le seguenti: « sentite le competenti Commissioni parlamentari, »;

2) sostituire le parole: « degli articoli 94, 100 e 103 » con le seguenti: « degli articoli 94, 100, comma 3-bis, e 103 »;

d) inserire, dopo il comma 5, i seguenti:

5-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento nel senso di prevedere la disciplina di attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 100 del decreto

legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, con particolare riferimento alla definizione delle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità delle targhe dei rimorchi degli autoveicoli, tali da renderle conformi a quelle delle targhe di immatricolazione posteriori degli autoveicoli.

5-ter. Le disposizioni del comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento di cui al comma 5-bis, e comunque ai soli rimorchi immatricolati dopo tale data. È fatta salva la possibilità di immatricolare nuovamente i rimorchi immessi in circolazione prima della data di cui al periodo precedente.

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 94, 100, 103 e 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di targa personale e di targa dei rimorchi).*

#### 5. 5. (nuova formulazione) Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo il comma 2 inserire il seguente:*

2-bis. Al comma 15 del citato articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « Alle violazioni di cui al comma 12 » sono sostituite dalle seguenti: « Alle violazioni di cui ai commi 11 e 12 ».

#### 5. 6. Il Relatore.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) al comma 4, sostituire le parole: entro dodici mesi con le seguenti: entro diciotto mesi;

b) sostituire il comma 5 con il seguente:

5. Le disposizioni dell'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da

ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 4. Le disposizioni degli articoli 100 e 103 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificati dai commi 2 e 3 del presente articolo, si applicano alle targhe prodotte a decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 4, e comunque non prima del 1° gennaio 2011.

**5. 3.** Antonino Foti.

ART. 6.

*Sopprimerlo.*

**6. 1.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

*Sostituirlo con il seguente:*

ART. 6.

*(Introduzione dell'articolo 94-bis e modifica all'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di intestazioni fittizie).*

1. Dopo l'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 94-bis.

*(Divieto di intestazione fittizia dei veicoli).*

1. Le formalità di cui agli articoli 93 e 94, nonché il rilascio o l'aggiornamento del certificato di circolazione e delle targhe di cui all'articolo 97 non possono essere effettuate quando l'acquirente non abbia il possesso del veicolo e compia l'operazione dissimulando l'identità del soggetto che effettivamente ne dispone.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda l'effettuazione di una delle formalità di cui al comma 1 in violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una

somma da euro 500 a euro 2.000. La sanzione di cui al periodo precedente si applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione.

3. La violazione di cui al comma 2 comporta la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del Titolo VI.

4. Il veicolo in relazione al quale sono effettuate le operazioni di cui al comma 1 è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal P.R.A. e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancellazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2, dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, sono disciplinati i casi e le modalità con le quali l'archivio di cui ai citati articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5, e il P.R.A. segnalano agli organi di polizia di cui all'articolo 12, comma 1, le fattispecie che, anche per le particolari condizioni dei soggetti interessati o per l'elevato numero di veicoli coinvolti, siano tali da far presumere possibili fenomeni di abuso e di intestazione fittizia dei veicoli. »

2. All'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 2-bis. In caso di circolazione dopo la cancellazione si applicano le sanzioni di cui al comma 7 dell'articolo 93 ».

**6. 3.** Il Relatore.

*Al comma 1, capoverso articolo 94-bis, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:*

a) al primo periodo, le parole: « trasferimenti di proprietà » sono sostituite

dalle seguenti: « mutamenti » e le parole: « persone giuridiche » sono sostituite dalla seguente: « non »;

b) al terzo periodo, dopo le parole: « deve essere registrata » sono aggiunte le seguenti: « in deroga a qualunque diversa disposizione »;

c) al quarto e ultimo periodo, le parole: « la corretta intestazione » sono sostituite dalle seguenti: « il corretto uso ».

*Conseguentemente, al comma 1, capoverso articolo 94-bis, comma 2, dopo la parola: viola inserire le seguenti: i divieti e.*

## 6. 2. Velo.

### ART. 7.

*Dopo il comma 3 aggiungere, in fine, il seguente:*

3-bis. Al comma 1 dell'articolo 206 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 sono aggiunte in fine le seguenti parole: « , ivi comprese le operazioni di manutenzione e tutela del territorio. L'applicazione di attrezzature, nel rispetto dei carichi massimi complessivi e sui singoli assi, rilevati in sede di omologazione, non comporta alcun aggiornamento del documento di circolazione ».

## 7. 2. Montagnoli, Fogliato, Negro.

*Aggiungere in fine il seguente comma:*

3-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 206 del regolamento, nel senso di prevedere che le attrezzature delle macchine agricole possono essere utilizzate anche per le attività di manutenzione e tutela del territorio, disciplinandone le relative modalità.

## 7. 2. (nuova formulazione). Montagnoli, Fogliato, Negro.

**(Approvato in linea di principio)**

### ART. 8.

*Al comma 1, capoverso comma 1-bis, sostituire le parole: diciassette anni e che sono titolari di patente di guida, con le seguenti: sedici anni.*

## 8. 1. Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

*Al comma 1, sostituire il capoverso comma 1-sexies con il seguente:*

1-sexies. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis del presente articolo, se il minore autorizzato commette violazioni per le quali, ai sensi delle disposizioni del presente codice, sono previste le sanzioni amministrative accessorie di cui agli articoli 218 e 219, è sempre disposta la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata. Per la revoca dell'autorizzazione si applicano le disposizioni dell'articolo 219, in quanto compatibili. Nell'ipotesi di cui al presente comma il minore non può conseguire di nuovo l'autorizzazione di cui al comma 1-bis.

## 8. 3. Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*All'articolo 8, apportare le seguenti modificazioni:*

1) *dopo il comma 2 inserire il seguente:*

2-bis. Al comma 2, lettera a) dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « superiore a 20 t », sono aggiunte le seguenti: « tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a settanta anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di una visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite nel regolamento »;

2) *sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche all'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in mate-*

ria di guida accompagnata e di limiti di età per la guida di veicoli a motore).

## 8. 2. Rubinato, Velo.

*Dopo l'articolo 8 inserire il seguente:*

### ART. 8-bis.

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di patente, certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e autoveicoli e certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).*

*Al comma 1-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992 aggiungere infine il seguente periodo: « I quattordicenni in possesso di patentino possono condurre il quadriciclo leggero, con cilindrata 400/505 CC e limite di velocità max 45 KM orari ed i sedicenni in possesso di patente A o equivalente possono condurre il quadriciclo pesante con cilindrata 505CC e limite di velocità max 100 KM orari, previo conseguimento di un periodo di dieci ore di scuola guida pratica a bordo di quadricicli leggeri o pesanti a carrozzeria chiusa con istruttore abilitato ed autorizzato. A tal fine per il periodo di lezioni in deroga alla normativa vigente l'istruttore è abilitato ad essere trasportato sul quadriciclo leggero o pesante a carrozzeria chiusa ».*

## 8. 03. Compagnon, Ciocchetti.

*Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:*

### ART. 8-bis.

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).*

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il sesto periodo è inserito il seguente: « Ai fini del conseguimento del certificato di

cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame finale sono tenuti a frequentare un'ulteriore lezione teorica di un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza, nonché a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo.

## 8. 01. Mussolini, Iapicca.

*Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:*

### ART. 8-bis.

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).*

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il sesto periodo è inserito il seguente: « Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame finale sono tenuti a frequentare un'ulteriore lezione teorica di un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza, nonché a superare una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclo-

motori in caso di emergenza e della prova pratica, di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo.

**8. 02.** Vannucci, Lovelli, Meta.

*Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:*

ART. 8-*bis*.

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).*

1. Al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo è soppressa la seguente parola: « finale »;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguente: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis*, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-*bis*

dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo.

\* **8. 01** *(nuova formulazione)* Mussolini, Iapicca.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:*

ART. 8-*bis*.

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).*

1. Al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo è soppressa la seguente parola: « finale »;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguente: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis*, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo

n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo.

\* **8. 02.** *(nuova formulazione)* Vannucci, Lovelli, Meta.

**(Approvato in linea di principio)**

ART. 9.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 2, sopprimere l'ultimo periodo;*

b) *aggiungere, in fine, il seguente comma:*

2-bis. Il comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni, è abrogato.

**9. 1.** Il Relatore

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:*

9-bis. All'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. Non può ottenere la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E chi faccia uso abituale di sostanze alcoliche o di sostanze stupefacenti o psicotrope. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali di concerto con quello delle infrastrutture e dei trasporti è predisposta la procedura per la certificazione di idoneità rilasciata dalla struttura competente indicata nel medesimo decreto al fine dell'ottenimento della patente di cui al periodo precedente ».

*Conseguentemente, all'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, è aggiunto il seguente comma:*

10. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3, per l'esercizio

dell'attività professionale di trasportatore su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre la certificazione prevista dal comma 1-bis dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, ai fini della sua assunzione.

**9. 01.** Montagnoli.

*Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:*

ART. 9-bis.

*(Modifiche all'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 in materia di sorveglianza sanitaria per la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro).*

1. All'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, è inserito, in fine, il seguente comma:

« 9. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3, per l'esercizio dell'attività professionale di trasportatore su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre la certificazione prevista dal comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285/92 ai fini della sua assunzione ».

**9. 04.** Compagnon.

*Dopo l'articolo 9 aggiungere il seguente:*

ART. 9-bis.

*(Modifiche all'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida).*

All'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

« 1-bis. Non può ottenere la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E chi faccia uso abituale di sostanze stupefacenti o psicotrope o di sostanze alcoliche tali da impedire di condurre con sicurezza

i veicoli per la cui guida è necessario conseguire la suddetta patente. A tal fine, l'interessato deve esibire apposita certificazione rilasciata dalla struttura competente individuata con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con quello delle infrastrutture e dei trasporti».

#### 9. 02. Compagnon.

*Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:*

##### ART. 9-bis.

*(Modifica all'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di requisiti psichici e fisici per il conseguimento della patente di guida).*

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

« 4-bis. Non può comunque ottenere la patente di guida o l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida di cui all'articolo 122, comma 2, chi sia affetto dalla sindrome delle apnee nel sonno e dalla narcolessia.

#### 9. 03. Paladini, Misiti.

##### ART. 10.

*Al comma 2, lettera b), capoverso 5-bis le parole da: la disciplina, a: presente comma, sono sostituite dalle seguenti: la speciale disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di guida effettuate con le autoscuole.*

#### 10. 1. Compagnon, Ciccanti.

*Al comma 5, lettera c), numero 2), dopo la parola: categoria, aggiungere le seguenti: A, BS, BE.*

#### 10. 2. Montagnoli.

***(Approvato in linea di principio)***

*All'articolo 10, comma 5, dopo la lettera e), inserire la seguente:*

*e-bis) dopo il comma 10, è inserito il seguente:*

« 10-bis. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati:

a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri d'istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei criteri individuati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».

#### 10. 3. Velo

***(Approvato in linea di principio)***

*Al comma 5, lettera f), apportare le seguenti modificazioni:*

a) *all'alinea, sostituire le parole: è inserito il seguente, con le seguenti: sono inseriti i seguenti;*

b) *dopo il comma 11-ter inserire il seguente:*

11-quater. La provincia territorialmente competente ordina l'inibizione dal prosieguo dell'attività ai soggetti a carico dei quali sono stati adottati nel quinquennio più di due provvedimenti di sospensione, ai sensi delle lettere b) e c) del comma 11-ter.

#### 10. 4. Il Relatore.

*Al comma 5, lettera f), apportare le seguenti modificazioni:*

a) *all'alinea, sostituire le parole: è inserito il seguente, con le seguenti: sono inseriti i seguenti;*

b) dopo il comma 11-ter inserire il seguente:

11-*quater*. La provincia territorialmente competente dispone l'inibizione alla prosecuzione dell'attività per i soggetti a carico dei quali, nei due anni successivi all'adozione di un provvedimento di sospensione ai sensi della lettera c) del comma 11-*ter*, è adottato un ulteriore provvedimento di sospensione ai sensi delle lettere a) e b) del medesimo comma ».

**10. 4.** (nuova formulazione) Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

ART. 11.

*Sopprimere la lettera a) del comma 1.*

**11. 1.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa, Compagnon.

ART. 12.

*Premettere il seguente comma:*

01. Al comma 2 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: « di una somma da euro 263 a euro 1.050 », sono sostituite dalle seguenti: « di una somma da euro 1.000 a euro 5.000 »;

*Conseguentemente, al comma 2, dopo la lettera a) inserire la seguente:*

*a-bis)* dopo il capoverso: « ART. 154 » è inserito il seguente: « ART. 157, Commi 7 e 8 — Punti 1 ».

**12. 1.** Bratti, Motta, Velo.

*Premettere il seguente comma:*

01. Al comma 5 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti, sono sostituite dalle seguenti: deter-

mina l'attribuzione di un credito di quattro punti, fino a un massimo di dodici punti.

**12. 3.** Baldelli, Biasotti, Compagnon.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-*bis*. All'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

« 5-*bis*. La frequenza di un corso di guida sicura della durata minima di otto ore presso un Centro di Guida Sicura, laddove presente, consente a coloro che lo hanno frequentato di ottenere un punteggio aggiuntivo di sei punti. A tal fine, l'attestato di frequenza al corso deve essere trasmesso all'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio, per l'aggiornamento dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. »

**12. 2.** Brugger, Zeller.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

1-*bis*) Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti disciplina modalità per l'incremento dei punti di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 285 del 1992, e successive modificazioni per gli automobilisti che volontariamente frequentano corsi di guida sicura.

**12. 6.** Montagnoli.

*Sopprimere la lettera a) del comma 2.*

**12. 4.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

*Sopprimerlo.*

**0. 12. 7. 1.** Montagnoli.

**(Irricevibile)**

*Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:*

*a) sostituire la lettera b) con la seguente:*

*b) al capoverso « ART. 174 », le parole: « Comma 4 - 2 », « Comma 5 - 2 » e « Comma 7 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;*

*b) sostituire la lettera d) con la seguente:*

*d) al capoverso « ART. 178 », le parole: « Comma 3 - 2 » e « Comma 4 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;*

*Conseguentemente, all'articolo 21, apportare le seguenti modificazioni:*

*a) al comma 1, capoverso articolo 174:*

*1) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;*

*2) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;*

*3) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;*

*4) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;*

*5) dopo il comma 6, inserire il seguente:*

*« 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida e di riposo settimanale prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione*

*amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.227. Se il limite massimo di durata di cui al periodo precedente è superato per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559 »;*

*6) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;*

*7) sopprimere i commi 8 e 9;*

*8) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;*

*9) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;*

*b) dopo il comma 2, inserire il seguente:*

*« 2-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 373, comma 2, del regolamento, nel senso di prevedere, tra i veicoli esentati dal pagamento del pedaggio, anche quelli che recano la targa C.P. »;*

*c) al comma 3, capoverso ART. 178:*

*1) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;*

*2) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;*

*3) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1« ;*

*4) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dall'accordo di cui al comma 1;*

5) dopo il comma 6, inserire il seguente:

« 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida e di riposo settimanale prescritto dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Se il limite massimo di durata di cui al periodo precedente è superato per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 4.000 »;

6) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

7) sopprimere i commi 8 e 9;

8) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

9) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

**12. 7.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

Dopo il comma 1, inserire il seguente: 1-bis. Dopo il comma 6 dell'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

« 6-bis. Per le violazioni penali per le quali è prevista una diminuzione di punti riferiti alla patente di guida, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni ne trasmette copia autentica all'organo accertatore, che entro trenta giorni dal ricevimento ne dà notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ».

**12. 8.** (ex 3.3 nuova formulazione) Compagnon.

**(Approvato in linea di principio)**

Al comma 2, sopprimere la lettera c).

**12. 5.** Montagnoli.

ART. 13.

*Premettere il seguente comma:*

01. Al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, dopo le parole: « in servizio permanente effettivo » sono inserite le seguenti: « o in quiescenza »;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: « L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni ».

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 119 e 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e di revisione della patente di guida).*

**13. 1.** Garofalo.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 1, lettera b, capoverso 1-bis, dopo la parola informando, aggiungere le seguenti: per scritto.*

**13. 2.** Pedoto

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 1, lettera b), capoverso comma 1-ter, sopprimere le parole da: presso le quali fino a: in coma.*

**13. 4.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 1, lettera b), capoverso comma 1-quater, dopo le parole: coinvolto in un incidente stradale aggiungere le seguenti: con danno grave alle persone.*

**13. 3.** Zeller, Brugger.

## ART. 14.

*Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:*

## ART. 14-bis.

Dopo l'articolo 139 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è inserito il seguente:

« ART. 139-bis.

*(Patente di servizio per autisti di rappresentanza).*

1. Ai dipendenti di amministrazioni pubbliche, già in possesso della patente di guida della categoria B di cui all'articolo 116, comma 3, è rilasciata apposita patente di servizio la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di cui all'articolo 126-bis.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono stabilite le condizioni di validità della patente di cui al comma 1, nonché il modello e le modalità per il rilascio ».

**14. 01.** Compagnon.

## ART. 15.

*Al comma 1, sostituire la lettera a) con la seguente:*

a) al comma 1, dopo le parole: « di marcia » sono inserite le seguenti: « dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati »; le parole: « ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, » sono sostituite dalle seguenti: « i 50 km/h per le strade urbane di scorrimento, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane

le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, ed i 30 km/h per altre strade urbane, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, ».

**15. 1.** Bratti, Motta, Velo.

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

a-bis) al medesimo comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le apparecchiature omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati devono essere segnalate in modo chiaro e ben visibile all'inizio e alla fine del tratto stradale interessato, nonché a intervalli regolari lungo il tratto medesimo ».

**15. 2.** Baldelli, Biasotti.

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

a-bis) al comma 6-bis, dopo le parole: « dispositivi di segnalazione luminosi », sono inserite le seguenti: « dotati della indicazione del limite di velocità massima consentita, ».

**15. 3.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

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

a-bis) al comma 6-bis, dopo le parole: « Ministro dell'interno », inserire le seguenti: « e devono essere finalizzate alla prevenzione degli incidenti stradali ».

**15. 4.** Ceroni.

*Al comma 1, lettera b), sopprimere il secondo periodo.*

**15. 5.** Montagnoli, Compagnon.

*Al comma 1, lettera b), secondo periodo, sostituire le parole da tre a sei mesi con le seguenti: da uno a tre mesi.*

**15. 6.** Zeller, Brugger, Compagnon.

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

*c-bis) è aggiunto in fine il seguente comma:*

« 12-bis. I dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui al presente articolo, non possono essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un chilometro dal punto in cui è modificato il limite di velocità ».

*Conseguentemente, alla lettera d), sostituire il numero: 12-bis con il seguente: 12-ter.*

**15. 7.** Baldelli, Biasotti.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*d-bis) è aggiunto in fine il seguente comma:*

« 12-ter. I dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui al presente articolo, fuori dai centri abitati non possono essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità ».

**15. 7.** (nuova formulazione) Baldelli, Biasotti.

**(Approvato in linea di principio)**

*Sopprimerlo.*

**0. 15. 9. 1** Velo.

**(Irricevibile)**

*Al comma 12-bis, sostituire le parole: sono devoluti all'ente proprietario della strada sui cui è stato effettuato l'accertamento con le seguenti: sono versati direttamente all'ente proprietario della strada sui cui è stato effettuato l'accertamento.*

*Conseguentemente, sopprimere il comma 12-ter.*

**0. 15. 9. 2.** Misiti.

*Alla lettera d), capoverso comma 12-bis, sostituire le parole: sono devoluti con le seguenti: sono attribuiti.*

*Conseguentemente, al comma 12-ter, sostituire le parole da: « e i tempi di versamento » fino alla fine del comma con le seguenti: « le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis all'ente al quale sono attribuiti ai sensi del medesimo comma. »*

**0. 15. 9. 2.** (nuova formulazione) Misiti.

*Al capoverso comma 12-bis, dopo le parole: sono devoluti all'ente proprietario della strada aggiungere le seguenti: o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381,.*

**0. 15. 9. 3.** Zeller, Brugger.

*All'emendamento 15.9, al capoverso 12-bis aggiungere in fine le seguenti parole: ed utilizzate nello stesso ambito provinciale.*

**0. 15. 9. 4.** Montagnoli.

*Al comma 1, sostituire la lettera d) con la seguente:*

*d) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:*

« 12-bis. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di

dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono devoluti all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento.

12-ter. Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità e i tempi di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis dall'ente che ha effettuato l'accertamento all'ente che ne è destinatario ai sensi del medesimo comma. ».

**15. 9.** Il Relatore.

*Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-bis, sostituire le parole da: ai Corpi fino a: dell'articolo 12 con le seguenti: agli enti locali.*

**15. 8.** Toto.

*Dopo l'articolo 15 inserire il seguente:*

ART. 15-bis.

*(Modifica all'articolo 145 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Al comma 8 dell'articolo 145 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « , mulattiere e piste ciclabili » sono sostituite dalle seguenti: « e mulattiere ».

**15. 01.** Bratti, Motta; Velo.

ART. 16.

*Al comma 1, sostituire la lettera a) con la seguente:*

a) al comma 7-bis le parole: « o fermata » sono soppresse.

**16. 1.** Bratti, Motta, Velo.

ART. 17.

*Sopprimerlo.*

**17. 1.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

*Al comma 1, premettere la seguente lettera:*

0a) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. È consentita la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso, la bicicletta in sosta non deve recare intralcio ai pedoni e in particolare ai disabili visivi lungo le loro traiettorie di transito preferenziali ».

**17. 2.** Bratti, Motta, Meta.

*Aggiungere infine il seguente comma:*

1-bis. All'articolo 159 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Non è ammesso il blocco del veicolo con attrezzo a chiave applicato alle ruote »;

b) al comma 4 le parole: « o il blocco degli stessi costituiscono » sono sostituite dalle seguenti: « costituisce ».

*Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 158 e 159 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di fermata e di sosta dei veicoli e di rimozione e blocco dei veicoli).*

**17. 3.** Baldelli, Biasotti.

## ART. 18.

*Sopprimerlo.*

*Conseguentemente, dopo l'articolo 21, inserire il seguente:*

## ART. 21-bis.

*(Modifica all'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di circolazione dei velocipedi).*

*Dopo il comma 9 dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:*

« 9-bis. Il conducente di velocipede, da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, ha l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 ».

**18. 1.** Bratti, Motta, Meta.

## ART. 18.

*Sopprimerlo.*

*Conseguentemente, dopo l'articolo 21, inserire il seguente:*

## ART. 21-bis.

*(Modifica all'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di circolazione dei velocipedi).*

*Dopo il comma 9 dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:*

« 9-bis. Il conducente di velocipede che circola da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il

giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 ».

**18. 1.** *(nuova formulazione)* Bratti, Motta, Meta.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 1, capoverso 4-quater dopo le parole: che circola nelle gallerie aggiungere le seguenti: fuori dai centri abitati.*

**18. 2.** Zeller, Brugger.

*Dopo l'articolo 18 inserire il seguente:*

## ART. 18-bis.

*(Modifiche all'articolo 164 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. All'articolo 164 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tali strutture possono sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 100 cm. dalla sagoma propria del mezzo »;

b) al comma 6, dopo la parola: « longitudinale » è inserita la seguente: « posteriore »;

c) al comma 9, le parole: « sistemare il carico » sono sostituite dalle seguenti: « verificare la sistemazione del carico ».

**18. 01.** Bratti, Motta, Meta.

*Dopo l'articolo 18 aggiungere il seguente:*

ART. 18-*bis*.

Dopo l'articolo 167 del decreto legislativo n. 285 del 1992, il seguente:

ART. 167-*bis*.

1. Il trasporto di cabotaggio stradale di merci in Italia è consentito ai vettori comunitari nei limiti previsti dalle disposizioni del regolamento comunitario.

2. Al vettore comunitario che esegue servizi di cabotaggio stradale in Italia senza averne titolo oppure violando le condizioni o i limiti stabiliti nel regolamento comunitario e sue disposizioni attuative è comminata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 15.000.

3. Alla violazione di cui al comma precedente consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, ovvero, in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca del veicolo. Si osservano le norme di cui al capo I, sezione II del titolo VI del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

**18. 02.** Montagnoli.

ART. 20.

*Dopo l'articolo 20, aggiungere il seguente:*

ART. 20-*bis*.

All'articolo 173 comma 2 del decreto legislativo n. 285 del 1992 dopo le parole: « al trasporto di persone in conto terzi » sono aggiunte le seguenti: « nonché ai conducenti dei veicoli con allestimenti specifici per raccolta e trasporto di rifiuti, dei veicoli ad uso speciale, quando impiegati

in attività di igiene ambientale e nell'ambito dei centri abitati, e delle aree industriali ed artigianali ».

**20. 01.** Misiti.

ART. 21.

*Dopo l'articolo 21, inserire il seguente:*

ART. 21-*bis*.

*(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali).*

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi » sono inserite le seguenti: « , nonché a quelli delle autoambulanze e dei mezzi di soccorso per animali o di vigilanza zoofila, ».

2. Dopo il comma 9 dell'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente: « 9-*bis*. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, in caso di incidente con danno a uno o più animali domestici, da lavoro o protetti, non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con l'ammenda da euro 389 a euro 1559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali domestici, da lavoro o protetti, devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare l'immediato intervento di un medico veterinario. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 ».

**21. 01.** Giammanco, Antonino Foti, Sarubbi, Garofalo, Cazzola, Mancuso, Ceccacci, Rubino, Repetti, Tortoli, Nizzi, Lorenzin.

Dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali).

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi » sono inserite le seguenti: « , nonché a quelli delle autoambulanze e dei mezzi di soccorso per animali o di vigilanza zoofila, ».

2. All'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente:

« 9-bis. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, in caso di incidente con danno a uno o più animali domestici, da lavoro o protetti, non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali domestici, da lavoro o protetti, devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare l'immediato intervento di un medico veterinario. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 ».

**21. 01.** (nuova formulazione) Giammanco, Antonino Foti, Sarubbi, Garofalo, Cazola, Mancuso, Ceccacci Rubino, Reppetti, Tortoli, Nizzi, Lorenzin.

(Approvato in linea di principio)

Dopo l'articolo 21 inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifiche all'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. All'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla rubrica, le parole: « dei velocipedi » sono sostituite dalle seguenti: « delle biciclette »;

b) il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Le biciclette appositamente costruite e omologate per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotte, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo »;

c) il comma 9 è sostituito dai seguenti:

« 9. Le biciclette devono transitare sulle piste loro riservate, quando esistono e sono in perfette condizioni e non sono ostruite od ostacolate, fatto salvo il divieto per particolari categorie di esse, con le modalità stabilite nel regolamento.

9-bis. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, gli enti proprietari delle strade devono verificare l'idoneità delle piste e dei percorsi ciclabili di loro competenza ed emettere un apposito certificato di collaudo, redatto da un tecnico abilitato, previa verifica del percorso da effettuare in bicicletta e di cui si deve fare espressa menzione nel certificato. Le piste non collaudate entro il termine fissato dal periodo precedente devono essere dismesse fino al loro specifico collaudo.

L'ente proprietario deve inoltre redigere e tenere costantemente aggiornato un elenco delle piste ciclabili certificate ai sensi del presente comma »;

d) al comma 10, le parole: »di velocipedi« sono sostituite dalle seguenti: »di biciclette».

**21. 02.** Bratti, Motta, Velo.

ART. 22.

Al comma 1, lettera a), numero 1), sopprimere le parole: superiore a 0.5 e non.

**22. 1.** Compagnon.

Al comma 1, lettera a), numero 2), sopprimere le parole da: se il veicolo fino a: è raddoppiata.

## 22. 2. Compagnon.

Al comma 1, lettera a), numero 2), sostituire le parole: la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata con le seguenti: si applica la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 10.000.

## 22. 3. Zeller, Brugger.

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, lettera a), numero 2) sopprimere le parole da « Con la sentenza » fino a « di cui all'articolo 224-ter »;

b) al comma 1, lettera b), capoverso comma 2-bis sostituire le parole da: « fatto salvo » fino a « dell'articolo 222 » con le seguenti: « con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato o, pur appartenendo alla persona che ha commesso il reato, sia stabilmente destinato ad uso della sua famiglia e questa non abbia la disponibilità di un veicolo sostitutivo. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter. La patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo I, sezione II del titolo VI. Ai fini del ritiro della patente di guida si applicano le disposizioni dell'articolo 223. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222 »;

c) al comma 1, dopo la lettera b), inserire la seguente: b-bis) al comma 2-quinquies, le parole: « ai sensi del comma 2 » sono sostituite dalle seguenti: « ai sensi del comma 2-bis »

d) al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera: « c-bis) al comma 7, sono sopprese le parole da: »e della confisca del veicolo« fino a: »estranea alla violazione« ;

e) al comma 2, capoverso articolo 186-bis, comma 5, sopprimere l'ultimo periodo;

f) al comma 2, capoverso articolo 186-bis, comma 7, sopprimere le parole da: »e della confisca del veicolo« fino a »è raddoppiata« ;

g) Al comma 3, lettera a) sopprimere le parole da »Con la sentenza« fino a »di cui all'articolo 224-ter« ;

h) al comma 3, lettera b) le parole da »e, fatto salvo« fino a »dell'articolo 222« sono sostituite dalle seguenti: »e la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo I sezione II del titolo VI. Ai fini del ritiro della patente di guida si applicano le disposizioni dell'articolo 223. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato ai sensi dell'articolo 240, secondo comma, del codice penale, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato o, pur appartenendo alla persona che ha commesso il reato, sia stabilmente destinato ad uso della sua famiglia e questa non abbia la disponibilità di un veicolo sostitutivo. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter« ;

## 22. 4. Lazzari, Simeoni, Gava, Della Vedova, Antonino Foti.

Al comma 1, lettera a), numero 2), sopprimere le parole da: Con la sentenza di condanna fino a: estranea al reato.

## 22. 5. Compagnon.

Al comma 1, lettera a), numero 2), sopprimere le seguenti parole: ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti.

Conseguentemente, aggiungere, in fine, il seguente periodo: la confisca del veicolo non si applica qualora venga applicata la pena su richiesta delle parti.

**22. 6.** Monai, Misiti.

Al comma 1, lettera b), capoverso 2-bis dopo le parole: Se il conducente in stato di ebbrezza aggiungere le seguenti: di cui al comma 2, lettere b) e c).

**22. 7.** Zeller, Brugger.

Al comma 1, lettera b), capoverso 2-bis, al primo periodo, dopo le parole: provoca un incidente stradale aggiungere le seguenti: con danno grave alle persone e al secondo periodo, dopo le parole: provochi un incidente stradale aggiungere le seguenti: con danno grave alle persone.

Conseguentemente al comma 2, capoverso Art. 186-bis, al comma 2, dopo le parole: provochi un incidente aggiungere le seguenti: con danno grave alle persone.

**22. 8.** Zeller, Brugger.

Dopo il comma 2-ter aggiungere il seguente:

2-quater. All'articolo 3, comma 48, della legge « Disposizioni in materia di sicurezza pubblica », approvata dal Senato della Repubblica in via definitiva il 2 luglio 2009, sopprimere il comma 2.

**0.22.25.1** Lovelli

**(Irricevibile)**

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera c), sostituire le parole: dopo il secondo periodo è inserito

il seguente con le seguenti: il terzo periodo è sostituito dal seguente;

b) al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti lettere:

« b-bis) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

“2-bis. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono altresì sottoporre i conducenti ad accertamenti analitici su campioni di liquidi biologici prelevati in modo non invasivo. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sono stabilite le caratteristiche degli strumenti da impiegare per l'effettuazione degli accertamenti analitici di cui al presente comma.

2-ter. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 1-bis è sempre considerato in stato di alterazione psico-fisica di cui al comma 1, il conducente per il quale gli accertamenti di cui al comma 2-bis forniscono esito positivo. Nell'ipotesi di cui al presente comma, il conducente ha facoltà di chiedere, con oneri a proprio carico, che, sotto il controllo degli organi di polizia stradale di cui al comma 2-bis, siano effettuate analisi di verifica mediante il prelievo di liquidi biologici diversi. Alle analisi di cui al precedente periodo si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del Capo VI del Titolo I del Libro III del codice di procedura penale.”;

b-ter) al comma 3 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) sono premesse le seguenti parole: “Fatto salvo quanto previsto dai commi 2-bis e 2-ter.”;

2) sono soppresse le seguenti parole: “e per la relativa visita medica”;

b-quater) al comma 5, il secondo periodo è soppresso.

*b-quinquies*) al comma 6, dopo le parole “sulla base”, sono inserite le seguenti: “dell’esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis*, ovvero” »;

*b-sexies*) al comma 8, le parole: “di cui ai commi 2, 3 o 4” sono sostituite dalle seguenti: “di cui ai commi 2, 2-*bis*, 3 o 4”.

**22. 25.** Il Relatore.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

*a) al comma 1, lettera c), sostituire le parole:* dopo il secondo periodo è inserito il seguente *con le seguenti:* il terzo periodo è sostituito dal seguente;

*b) al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti lettere:*

« *b-bis*) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

“2-*bis*. I conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l’integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di liquidi biologici prelevati in modo non invasivo. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell’interno e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento delle politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità sono stabilite le modalità di effettuazione degli accertamenti di cui al presente comma e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

2-*ter*. Ai fini dell’applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 1-*bis* è sempre considerato in stato di alterazione psico-fisica di cui al comma 1, il conducente per il quale gli accertamenti di cui al comma 2-*bis* forniscono esito positivo. Nell’ipotesi di cui al presente comma, il conducente ha facoltà di chiedere, con oneri a proprio carico che siano effettuate analisi di verifica mediante il prelievo di liquidi biologici diversi. Alle analisi di cui al precedente periodo si applicano, in

quanto compatibili, le disposizioni del Capo VI del Titolo I del Libro III del codice di procedura penale.”;

*b-ter*) al comma 3 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* sono premesse le seguenti parole: “fatto salvo quanto previsto dai commi 2-*bis* e 2-*ter*.”;

*b)* sono soppresse le seguenti parole: “e per la relativa visita medica”;

*b-quater*) al comma 5, il secondo periodo è soppresso;

*b-quinquies*) al comma 6, dopo le parole “sulla base”, sono inserite le seguenti: “dell’esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis*, ovvero”;

*b-sexies*) al comma 8, le parole: “di cui ai commi 2, 3 o 4” sono sostituite dalle seguenti: “di cui ai commi 2, 2-*bis*, 3 o 4” ».

**22. 25.** (*nuova formulazione*) Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 2, Art. 186-bis, comma 1 sostituire la lettera c) con la seguente:*

*c)* i conducenti di cui agli articoli 88, 89 e 90, di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, autoarticolati e autosnodati che esercitano l’attività di trasporto di merci pericolose di cui all’articolo 168.

*Conseguentemente sopprimere la lettera d).*

**22. 9.** Montagnoli.

*Al comma 2, capoverso Art. 186-bis, comma 2, sostituire le parole:* 0,5 grammi *con le seguenti:* 0,8 grammi.

**22. 10.** Compagnon.

*Al comma 2, capoverso Art. 186-bis, comma 6, sopprimere le parole da:* e della confisca fino a estranea alla violazione.

**22. 12.** Compagnon.

*Al comma 2, capoverso Art. 186-bis, comma 6, sostituire le parole:* la durata della sospensione della patente è raddoppiata con le seguenti: si applica la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 10.000.

**22. 11.** Zeller, Brugger.

*Al comma 2, capoverso Art. 186-bis, sostituire il comma 7 con il seguente:*

7. Il conducente di età inferiore a 18 anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l) non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del diciottesimo anno e sei mesi di età. Il conducente di età inferiore a 18 anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per Litro (g/l) non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del diciannovesimo anno di età.

**22. 13.** Compagnon.

*Al comma 3 premettere la seguente lettera:*

0a) ovunque ricorrano le parole « dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope » inserire le seguenti « o aver abusato nell'utilizzo di farmaci ».

*Conseguentemente modificare la rubrica come segue:* (Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o per abuso nell'assunzione di farmaci).

**22. 14.** Pedoto.

*Al comma 3, lettera a), sostituire le parole:* la durata della sospensione della patente è raddoppiata con le seguenti: si applica la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 10.000.

**22. 15.** Zeller, Brugger.

*Al comma 3, lettera a), sopprimere le parole da:* con la sentenza di condanna fino a: estraneo al reato.

**22. 16.** Compagnon.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. All'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito dalla legge 3 ottobre 2007, n. 160, sopprimere le parole da: devono interrompere fino alle parole: una rilevazione del tasso alcolemico; inoltre.

**22. 22.** Zeller, Brugger.

*Aggiungere, in fine, i seguenti commi:*

3-bis. All'articolo 6, comma 2 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160 dopo le parole: « 2 della notte » aggiungere « , salvo diverse disposizioni del Sindaco successivamente a tale ora e comunque non oltre 30 minuti prima dell'orario di chiusura ».

3-ter. All'articolo 6 , comma 3 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160 le parole: « dell'autorità competente » sono sostituite con le parole: « del Sindaco ».

**22. 23.** Montagnoli, Pini, Zeller.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. All'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « devono interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte » sono

inserirle le seguenti: « , ovvero, successivamente, almeno mezz'ora prima dell'orario di chiusura del locale, »;

b) al comma 3 sono aggiunte, infine, le seguenti parole: « , nonché il divieto, per un anno dalla data del fatto, della somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte ».

**22. 24.** Zeller, Brugger.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. Entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali con proprio decreto provvede in riferimento alle tabelle di cui all'articolo 6 della legge n. 160 Legge 2 ottobre 2007, n. 160 « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione » ad inserirvi un pittogramma che indichi in modo ben visibile e chiaro la pericolosità di mettersi alla guida dopo aver abusato nell'assunzione di bevande alcoliche.

**22. 17.** Pedoto.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. All'articolo 589, terzo comma, numero 1), del codice penale, sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta l'accertamento di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 ».

**22. 18.** Graziano.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. all'articolo 589, terzo comma, numero 2), del codice penale, sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta l'accertamento di cui ai commi 2, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

**22. 19.** Graziano.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. All'articolo 590, terzo comma, del codice penale, dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta l'accertamento di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 ».

**22. 20.** Graziano.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. All'articolo 590, terzo comma, del codice penale, dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta l'accertamento di cui ai commi 2, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

**22. 21.** Graziano.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

\* **22. 18.** (nuova formulazione) Graziano.

**(Approvato in linea di principio)**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

\* **22. 19.** (nuova formulazione) Graziano.

**(Approvato in linea di principio)**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

\* **22. 20.** (nuova formulazione). Graziano.

**(Approvato in linea di principio)**

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

\* **22. 21.** (nuova formulazione). Graziano.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifica all'articolo 191 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Il comma 1 dell'articolo 191 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o che si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o che si trovano nelle sue immediate prossimità, quando ad essi non sia vietato il passaggio ».

**22. 01.** Bratti, Motta, Meta.

*Dopo l'articolo 22 aggiungere il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifiche all'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di notificazione delle violazioni).*

1. Al comma 1, dell'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, le parole « centocinquanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni ».

**22. 02.** Ceroni.

*Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni).*

1. Al comma 1, dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole « centocinquanta giorni », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « novanta giorni ».

\* **22. 03.** Ceroni.

*Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni).*

Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « centocinquanta giorni », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « novanta giorni ».

\* **22. 04.** Baldelli, Biasotti.

*Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni).*

1. Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole « entro centocinquanta giorni » sono sostituite, ovunque ricorrano, dalle seguenti: « entro novanta giorni »;

b) dopo il quarto periodo è inserito il seguente: « Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al tra-

sgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro il termine di cento giorni dall'accertamento della violazione ».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

**\*\* 22. 03.** *(nuova formulazione)* Ceroni.

***(Approvato in linea di principio)***

*Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni).*

1. Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole « entro centocinquanta giorni » sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: « entro novanta giorni »;

b) dopo il quarto periodo è inserito il seguente: « Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro il termine di cento giorni dall'accertamento della violazione ».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

**\*\* 22. 04.** *(nuova formulazione)* Baldelli.

***(Approvato in linea di principio)***

*Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Modifiche agli articoli 202 e 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pagamento in misura ridotta e di veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE).*

1. All'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

2-bis. In deroga a quanto previsto dalle disposizioni del comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 6-bis, e 178 commi 5, 6 e 6-bis, è commessa da conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1. L'agente trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.

2-ter. Qualora il trasgressore non si avvalga della facoltà di cui al comma 2-bis, è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando od ufficio da cui l'agente accertatore dipende.

2-quater. In mancanza del versamento della cauzione di cui al comma 2-ter è disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis.

2. All'articolo 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3 è aggiunto infine il seguente periodo: « Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis »;

b) il comma 4-bis è abrogato.

**22. 09.** Il Relatore.

*(Approvato in linea di principio)*

*Dopo l'articolo 22, inserire il seguente:*

ART. 22-bis.

*(Introduzione dell'articolo 202-bis nel decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di rateazione delle sanzioni pecuniarie)*

1. Dopo l'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente: « ART. 202-bis. — (Rateazione delle sanzioni pecuniarie). — 1. I soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 400 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione del pagamento in rate mensili.

2. Può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta personale sul reddito, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a euro 10.628,16. Ai fini di cui al presente comma, se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, il reddito è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia, compreso l'istante, e i limiti di reddito di cui al precedente periodo sono elevati di euro 1.032,91 per ognuno dei familiari conviventi.

3. La richiesta di cui al comma 1 è presentata al prefetto, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzio-

nari, ufficiali e agenti di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 208. È presentata al presidente della giunta regionale, al presidente della giunta provinciale o al sindaco, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province o dei comuni.

4. Sulla base delle condizioni economiche del richiedente e dell'entità della somma da pagare, l'autorità di cui al comma 3 dispone la ripartizione del pagamento fino ad un massimo di dodici rate se l'importo dovuto non supera euro 2.000, fino ad un massimo di ventiquattro rate se l'importo dovuto non supera euro 5.000, fino ad un massimo di sessanta rate se l'importo dovuto supera euro 5.000. L'importo di ciascuna rata non può essere inferiore a euro 100. Sulle somme il cui pagamento è stato rateizzato si applicano gli interessi al tasso previsto dall'articolo 21, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602.

5. L'istanza di cui al comma 1 deve essere presentata entro trenta giorni dalla contestazione o notificazione della violazione. La presentazione dell'istanza implica la rinuncia ad avvalersi della facoltà di ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 e di ricorso al giudice di pace di cui all'articolo 204-bis. L'istanza è comunicata dall'autorità ricevente all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore. Entro novanta giorni dalla presentazione dell'istanza l'autorità di cui al comma 3 adotta il provvedimento di accoglimento o di rigetto. Decorso il termine di cui al periodo precedente, l'istanza si intende respinta.

6. La notificazione all'interessato dell'accoglimento dell'istanza, con la determinazione delle modalità e dei tempi della rateazione, ovvero del provvedimento di rigetto è effettuata con le modalità di cui all'articolo 201. Con le modalità di cui al periodo precedente è notificata la comunicazione della decorrenza del termine di cui al quarto periodo del comma 5 e degli effetti che ne derivano ai sensi del medesimo comma. L'accoglimento dell'istanza, il rigetto o la decorrenza del termine di

cui al quarto periodo del comma 5 sono comunicati al comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore.

7. In caso di accoglimento dell'istanza, il comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla verifica del pagamento di ciascuna rata. In caso di mancato pagamento della prima rata o, successivamente, di due rate il debitore decade automaticamente dal beneficio della rateazione. Si applicano le disposizioni del comma 3 dell'articolo 203.

8. In caso di rigetto dell'istanza, il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve avvenire entro trenta giorni dalla notificazione del relativo provvedimento ovvero dalla notificazione di cui al secondo periodo del comma 6.

9. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente articolo.

10. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono aggiornati ogni due anni gli importi di cui ai commi 1, 2 e 4 in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti. Il decreto di cui al presente comma è adottato entro il 10 dicembre di ogni biennio e gli importi aggiornati si applicano dal 10 gennaio dell'anno successivo.»

**22. 010.** (ex 23. 01 nuova formulazione) Montagnoli.

*(Approvato in linea di principio)*

*All'articolo 22-bis, lettera b), capoverso comma 1-bis, sostituire le parole: articoli 186, 186-bis con le seguenti: articolo 186, comma 2, lettere b) e c), comma 2-bis, comma 3 e commi 7 e 9, articolo 186-bis, comma 3,.*

**0. 22. 08. 1.** Zeller, Brugger.

*All'articolo 22-bis, lettera b), capoverso comma 1-bis, aggiungere infine il seguente periodo: Il giudice penale, con ordinanza motivata da gravi e documentati motivi, può disporre la sospensione dell'efficacia dei verbali di accertamento, in attesa della sua decisione definitiva, sentita l'autorità che ha adottato il provvedimento e la parte ricorrente. Si applicano le disposizioni dell'articolo 309 del codice di procedura penale, in quanto compatibili.*

**0. 22. 08. 2.** Zeller, Brugger.

*(Approvato in linea di principio)*

*All'articolo 22-bis, comma 1, lettera c), capoverso comma 3-bis, sostituire le parole: non maggiori di trenta giorni con le seguenti: non inferiori a quindici giorni e non superiori a sessanta giorni.*

*Conseguentemente al medesimo capoverso sostituire le parole: e di sessanta con le seguenti: non inferiori a trenta giorni e non superiori a novanta giorni.*

**0. 22. 08. 3.** Zeller, Brugger.

*All'articolo 22-bis, lettera e), capoverso comma 5, le parole: a vantaggio sono sostituite dalle seguenti: in favore.*

**0. 22. 08. 4.** Zeller, Brugger.

*Dopo l'articolo 22, inserire il seguente: ART. 22-bis — (Modificazioni agli articoli 204-bis e 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di ricorso al giudice di pace e di opposizione) — 1. All'articolo 204-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:*

*a) al comma 1, le parole da: «sessanta giorni» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione, o di sessanta giorni dalla stessa, se l'interessato risiede all'estero»;*

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

« 1-bis. I verbali di accertamento delle violazioni connesse ai reati previsti dagli articoli 186, 186-bis e 187 non sono impugnabili con ricorso al giudice di pace. Il giudice penale competente a conoscere del reato è competente a decidere sulle violazioni di cui al presente comma e ad applicare con la sentenza di condanna la sanzione stabilita dalla legge per la violazione stessa e le eventuali sanzioni accessorie ovvero, in caso di assoluzione, procedere all'annullamento del verbale. »;

c) il comma 3 è sostituito dai seguenti:

« 3. Il ricorso e il decreto con cui il giudice fissa l'udienza di comparizione sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente o, nel caso sia stato indicato, al suo procuratore, e ai soggetti di cui al comma 4-bis, anche a mezzo fax o per via telematica all'indirizzo elettronico comunicato ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n.123.

3-bis. Tra il giorno della notificazione e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di trenta giorni, se il luogo della notificazione si trova in Italia, e di sessanta, se si trova all'estero. Se il ricorso contiene istanza di sospensione del provvedimento impugnato, l'udienza di comparizione deve essere fissata dal giudice entro venti giorni dal deposito dello stesso. 3-ter. L'opposizione non sospende l'esecuzione del provvedimento, salvo che il giudice, concorrendo gravi e documentati motivi, disponga diversamente nella prima udienza di comparizione, sentita l'autorità che ha adottato il provvedimento e la parte ricorrente, con ordinanza motivata ed impugnabile con ricorso in tribunale »;

d) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. La legittimazione passiva nel giudizio di cui al presente articolo spetta al prefetto, quando le violazioni opposte sono

state accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti delle Ferrovie dello Stato, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti ai sensi dell'articolo 208. Il prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della prefettura oppure da avvocati delegati. A tale scopo, il prefetto, sentita l'Avvocatura dello Stato, può stipulare convenzioni con l'ordine degli avvocati per individuare professionisti che, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, assumano la rappresentanza in giudizio. »;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace determina l'importo della sanzione ed impone il pagamento della somma con sentenza immediatamente eseguibile. Il pagamento della somma deve avvenire entro trenta giorni successivi alla notificazione della sentenza e deve essere effettuato a vantaggio dell'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, con le modalità di pagamento da questa determinate. »;

d) al comma 6 le parole: « che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso » sono soppresse;

e) dopo il comma 9 è inserito il seguente: « La sentenza con cui è accolto o rigettato il ricorso è trasmessa, entro trenta giorni dal deposito, a cura della cancelleria del giudice, all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore ».

2. Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

**22. 08.** Il Relatore.

*(Approvato in linea di principio)*

## ART. 23.

Al comma 1, premettere la seguente lettera: 0a) al comma 2, lettera c) sostituire le parole: nella misura del 7,5 per cento con le seguenti: nella misura del 50 per cento.

**23. 1.** Compagnon.

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera c-bis) sostituire le parole: 20 per cento con le seguenti: 60 per cento.

Conseguentemente, al comma 1, lettera a), capoverso lettera c-ter) le parole: 10 per cento sono sostituite con le seguenti: 20 per cento.

**23. 2.** Compagnon.

Al comma 1 lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole da: a interventi fino alla fine del capoverso con le seguenti: al potenziamento e alla realizzazione di infrastrutture atte a garantire la sicurezza stradale.

Conseguentemente, al comma 1 lettera d), capoverso comma 4, lettera a) sostituire le parole da: a interventi fino alla fine della lettera con le seguenti: al potenziamento e alla realizzazione di infrastrutture atte a garantire la sicurezza stradale.

**23. 3.** Compagnon.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole: all'ammodernamento e al potenziamento con le seguenti: all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione;

b) alla medesima lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole: di installazione e potenziamento con le seguenti: di installazione, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione;

c) alla lettera d), capoverso comma 4, lettera a), sostituire le parole: di ammodernamento e di potenziamento con le seguenti: di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione;

d) alla lettera d), capoverso comma 4, lettera c), sostituire le parole: e al potenziamento con le seguenti: , all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione;

Conseguentemente, all'articolo 29, comma 1, sostituire le parole: ammodernamento e potenziamento con le seguenti: di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione.

**23. 6.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

Al comma 1, lettera a), capoverso c-bis), dopo le parole: affidate in concessione, aggiungere le seguenti: e delle strade extraurbane principali quando le violazioni siano accertate da qualunque organo di polizia stradale.

**23. 4.** Montagnoli.

Al comma 1, lettera d), capoverso comma 4, sostituire la lettera c) con le seguenti:

c) in misura non inferiore ad un quarto della quota ad interventi a favore della mobilità ciclistica, nel caso che l'ente di cui al secondo periodo del comma 1 sia soggetto all'obbligo di predisposizione ed attuazione dei piani di cui all'articolo 36;

c-bis) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione e al potenziamento delle barriere e alla sistemazione del manto stradale nelle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, ad interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di

ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza del personale di cui alle lettere *d-bis*) ed *e*) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-*bis*.

**23. 5.** Bratti, Motta, Meta.

*Dopo l'articolo 23 aggiungere il seguente:*

ART. 23-*bis*.

1. Nel caso di somme dovute per sanzioni pecuniarie seguenti a violazioni di norme del Codice della strada, gli interessati che versino in disagiate condizioni economiche possono richiedere la suddivisione dei pagamenti in rate mensili.

2. L'Autorità che applica la sanzione pecuniaria può disporre, su richiesta dell'interessato che si trovi in condizioni economiche disagiate, che la sanzione medesima venga pagata a rate con le modalità previste nella legge 24 novembre 1981, n. 689. Ciò può avvenire:

*a)* al momento dell'emissione dell'ordinanza ingiunzione;

*b)* in presenza del solo processo verbale di accertamento, rateizzando l'importo del pagamento in misura ridotta e prima che la somma venga iscritta a ruolo;

*c)* in fase di riscossione coattiva della somma ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 602/1973 per l'ammontare dell'importo iscritto a ruolo.

3. Nel caso di richiesta di pagamento in misura rateale per le somme iscritte a ruolo, la richiesta deve essere presentata, a pena di decadenza, prima dell'inizio della procedura esecutiva e sulla somma dilazionata si applicano gli interessi previsti dall'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 602/1973.

4. Per le sanzioni pecuniarie pari o superiori a euro 200 l'istanza di rateizzazione potrà essere accolta unicamente

qualora ricorrano le condizioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002 n. 115 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia) in particolare l'istante deve possedere un reddito familiare (si cumulano i redditi di ciascun familiare convivente) imponibile ai fini dell'imposta sui redditi, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore ad euro 9296,22, fatti salvi gli adeguamenti previsti dall'articolo 77 del citato decreto. Predetto limite è elevato di euro 1032,91 per ogni familiare convivente a carico. Quanto sopra potrà essere derogato unicamente qualora il richiedente dimostri di versare in condizioni disagiate momentanee dovute a circostanze a lui non addebitabili (esempio spese mediche ingenti, licenziamento da parte del datore di lavoro, eventi nefasti eccetera).

5. Per quanto concerne l'entità delle somme e il numero delle rate concedibili sono indicati i seguenti criteri: fino a euro 199 non è concessa rateizzazione;

da euro 200 ad euro 399 massimo cinque rate mensili;

da euro 400 ad euro 599 massimo 10 rate mensili;

da euro 600 ad euro 799 massimo 15 rate mensili;

da euro 800 ad euro 999 massimo 20 rate mensili;

oltre euro 1000 massimo 30 rate mensili.

6. Le rate mensili scadono l'ultimo giorno di ciascun mese.

**23. 01.** Montagnoli.

ART. 24.

*Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* Il provvedimento è comunicato al pubblico registro automobilistico per l'aggiornamento delle iscrizioni.

**24. 1.** Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

*Al comma 1, capoverso Art. 214-ter, comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il provvedimento è comunicato al pubblico registro automobilistico per l'aggiornamento delle iscrizioni. Si applicano le disposizioni del comma 3-bis dell'articolo 214-bis.*

**24. 1.** *(nuova formulazione).* Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa

**(Approvato in linea di principio)**

#### ART. 27.

*Al comma 1, sopprimere la lettera b).*

**27. 1.** Zeller, Brugger.

*Al comma 1, lettera b), capoverso 3-ter, sostituire le parole: prima di cinque anni con le seguenti: prima di due anni.*

**27. 2.** Zeller, Brugger.

*Al comma 1, lettera b), capoverso 3-ter, sostituire le parole: prima di cinque anni con le seguenti: prima di tre anni.*

**27. 3.** Zeller, Brugger.

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

*1-bis.* Al comma 3 dell'articolo 220 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto infine il seguente periodo: « Quando dalla violazione di una delle norme del codice della strada derivino la morte o delle lesioni personali gravi o gravissime in altre persone, e sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C, C+E, è disposta la verifica presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dall'articolo 7 del decreto legislativo 286 del 21 novembre 2005 e successive modifiche, e dall'articolo 83-bis della Legge 133 del 6 agosto 2008 e successive modifiche ».

*Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole: agli articoli 219, aggiungere la seguente: 220.*

**27. 4.** Montagnoli.

*Sopprimere il comma 4.*

**27. 5.** Compagnon.

#### ART. 32.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

*a) al comma 1, dopo le parole: devono conseguirli inserire le seguenti: con modalità conformi a quanto stabilito dal decreto di cui al comma 4 dell'articolo 97;*

*b) sopprimere il comma 2.*

**32. 1.** Toto

**(Approvato in linea di principio)**

*Al comma 2, le parole: sono esenti dall'imposta di bollo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642, e sono soppresse ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: La richiesta è inoltre esente dall'imposta di bollo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642.*

**32. 2.** Velo.

*Al comma 2, le parole: sono esenti dall'imposta di bollo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642, e sono soppresse.*

**32. 3.** Velo.

#### ART. 33.

*Al comma 1 apportare le seguenti modificazioni:*

*a) dopo le parole: può emanare inserire le seguenti: sentito, per quanto di competenza, il Garante per la protezione dei dati personali;*

*b) dopo le parole:* idoneo a rilevare, *inserire le seguenti:* , allo scopo di garantire la sicurezza stradale,.

**33. 1.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 33 aggiungere il seguente:*

ART. 33-bis.

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, si procede ad un aggiornamento dell'appendice IX, prevista dall'articolo 238 del regolamento, con riferimento agli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.

2. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**33. 01.** Montagnoli.

*Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:*

ART. 33-bis.

*(Certificazione di assenza di uso abituale di sostanze alcoliche o stupefacenti per chi esercita attività di autotrasporto).*

1. In deroga a quanto previsto dalla lettera *a)* del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasportatore su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia uso abituale di sostanze alcoliche o di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali, da

adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio ».

\* **33. 02** *(ex 9. 01 nuova formulazione)*  
Montagnoli.

**(Approvato in linea di principio)**

*Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:*

ART. 33-bis.

*(Certificazione di assenza di uso abituale di sostanze alcoliche o stupefacenti per chi esercita attività di autotrasporto).*

1. In deroga a quanto previsto dalla lettera *a)* del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasportatore su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia uso abituale di sostanze alcoliche o di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio.

\* **33. 03.** *(ex 9.04 nuova formulazione)*  
Compagnon.

**(Approvato in linea di principio)**

ART. 34.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* « e dei natanti ».

**34. 1.** Il Relatore.

**(Approvato in linea di principio)**

## ART. 35.

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

1-bis. Per i soggetti titolari di patente rilasciata da Stati esteri, che commettono sul territorio italiano violazioni di norme del codice della strada, è previsto il pagamento immediato della sanzione amministrativa, pena il fermo amministrativo del veicolo per un periodo massimo di 30 giorni.

**35. 1.** Montagnoli.

## ART. 36.

*Dopo il comma 2 aggiungere il seguente:*

2-bis. Le risorse di cui al comma 2 sono destinate prioritariamente:

a) alla trasmissione in via telematica dei dati relativi all'incidentalità stradale per l'aggiornamento dell'archivio nazionale delle strade;

b) alla informatizzazione delle procedure di rilevazione degli incidenti di cui al punto b) comma 1, articolo 11;

c) all'acquisizione informatizzata dei dati inerenti lo stato tecnico delle strade, specificatamente in ordine ai flussi veicolari e alle loro caratteristiche che ne determinano lo stato di percorribilità (intensità, sollecitazioni delle pavimentazioni e carichi dinamici) ai fini degli interventi di manutenzione programmata delle soprastrutture stradali.

**36. 1.** Bratti, Motta.

## ART. 39.

*Premettere i seguenti commi:*

01. All'articolo 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 7-bis. Quando dalla violazione di disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e

successive modificazioni, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni ».

02. Al comma 6 dell'articolo 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, è aggiunto in fine il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ».

**39. 1.** (ex 27. 4 nuova formulazione) Montagnoli.

**(Approvato in linea di principio)**

*Sopprimerlo.*

**0. 39. 01. 1** Velo.

**(Irricevibile)**

*Dopo l'articolo 39 inserire il seguente:*

ART. 39-bis.

*(Introduzione dell'articolo 46-bis e modifica all'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, in materia di sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria).*

1. Dopo l'articolo 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è inserito il seguente: « ART. 46-bis. — (Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria). — 1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio,

del 25 ottobre 1993, e successive modificazioni, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 207 del citato codice, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni ».

2. Il quarto comma dell'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: « Qualora le violazioni di cui agli articoli 26 e 46 siano commesse da un veicolo immatricolato all'estero, esercente attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio, si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ».

**39. 01.** Il Relatore.

*(Approvato in linea di principio)*

#### ART. 40.

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) al comma 1, aggiungere in fine le seguenti parole: e il tempo minimo di durata della luce gialla, da determinare in relazione alle diverse tipologie di incroci, e comunque non inferiore a sette secondi;

b) aggiungere in fine il seguente comma:

« 2-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a integrare le disposizioni dell'articolo 158 del regolamento, pre-

vedendo che le lanterne semaforiche, escluse le lanterne semaforiche gialle lampeggianti, servono altresì per regolare la velocità delle correnti di traffico ».

**40. 1.** Froner, Meta.

*Il comma 2 è sostituito dai seguenti:*

2. Ai fini del risparmio energetico e dell'aumento della sicurezza in tutte le nuove installazioni semaforiche e in caso di sostituzioni di lanterne semaforiche si dovranno utilizzare esclusivamente lampade a LED. In ogni caso, entro due anni dalla entrata in vigore della legge non è più ammesso utilizzare lampade di tipo tradizionale a filamento per le lanterne semaforiche.

2-bis. Le disposizioni recate dai commi 1 e 2 si applicano decorsi sei mesi dall'adozione del decreto di cui al comma 1.

**40. 2.** Bratti, Motta.

*All'articolo 40, dopo il comma 2 aggiungere il seguente:*

2-bis. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**40. 3.** Montagnoli.

*Dopo l'articolo 40 aggiungere il seguente: ART. 40-bis. — (Percorribilità delle strade e delle corsie riservate ai servizi pubblici di trasporto) — 1. Con direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono integrate le direttive di cui al comma 6 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, nel senso di stabilire che nei piani urbani del traffico, di*

cui al citato articolo 36, sia prevista la possibilità per tutti i veicoli di circolare nelle strade e corsie riservate ai servizi pubblici di trasporto in fasce orarie pre-stabilite, con particolare riguardo alle ore notturne.

**40. 01.** Baldelli, Biasotti.

ART. 41.

*Sostituirlo con il seguente:*

ART. 41.

*(Modalità di accertamento delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 da parte degli enti locali).*

1. Agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti nella loro disponibilità, ossia in proprietà, acquisiti

con contratto di locazione finanziaria, di comodato d'uso o con formule a riscatto, da utilizzare esclusivamente con l'impiego di personale dei corpi e di servizi di polizia locale, fatto salvo quanto previsto per le rilevazioni di cui al decreto ministeriale n. 250 del 1999.

**41. 1.** Bratti, Motta, Meta.

*Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:*

a) dopo le parole: « di locazione finanziaria », inserire le seguenti: « o di noleggio con riscatto »;

b) aggiungere, in fine, le seguenti parole: « fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250 ».

**41. 1.** *(nuova formulazione)* Bratti, Motta.

***(Approvato in linea di principio)***

