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 presentanti 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'emendamenti 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 particolar 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 ultronei 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 princìpi 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 rassicurare 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 rassicurare 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 buonsenso, 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 buonsenso 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 buonsenso 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 princìpi della sicurezza stradale e di quelli di cui al comma 1, ossia di non ingenerare confusione con la segnaletica stradale, né ridurne 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 programmatorio, 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 condivisione 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