

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 abbinate 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 esser 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 — CEE-SAR) 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 farraginosa 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. Suggestisco, 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-