

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

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

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 13.4 del relatore.

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

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

(È approvato).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Meta 15.3.

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

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

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

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

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

Passiamo all'emendamento 15.5 Montagnoli.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ma continuo a ritenere che abbiamo un atteggiamento diseducativo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Meta 17.1.

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Bratti 17.2.

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Baldelli 17.3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Montagnoli 18.02.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È respinto).

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo aggiuntivo Misiti 20.01.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Bratti 21.02.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Compagnon 22.2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È respinto).

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

Lo pongo in votazione, in linea di principio.

(È respinto).

Passiamo all'emendamento 22.4 Lazari ed altri.

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

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

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Compagnon 22.5.

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

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

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

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

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