xvi legislatura — ix commissione — seduta del 7 luglio 2009

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

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

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

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Monai 22.6.

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Zeller 22.7.

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

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

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

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

(È respinto).

Passiamo all'emendamento Zeller 22.8, analogo al precedente.

Lo pongo in votazione, in linea di principio.

(È respinto).

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

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

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

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

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

(È approvato).

Passiamo all'emendamento Montagnoli 22.9.

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

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

ALESSANDRO MONTAGNOLI. I dati degli incidenti sull'autotrasporto si attestano intorno al 6-7 per cento del complessivo. Se verifichiamo i numeri, in molti casi, soprattutto per quanto riguarda gli incidenti più seri, ne sono protagonisti camionisti non italiani che hanno una 22.11 a mia firma.

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

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

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

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

(È respinto).

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

(È respinto).

Zeller Passiamo all'emendamento 22.11.

KARL ZELLER. Ritiro l'emendamento

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 22.13.

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

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

(È respinto).

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

Passiamo all'emendamento Zeller 22.15.

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Compagnon 22.16.

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Zeller 22.22.

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

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'emendamento Montagnoli 22.23.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

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

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

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

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

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

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

(È approvata).

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento Ceroni 22.02.

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

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

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

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

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

(È approvata).

Passiamo all'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore.

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

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

(È approvato).

Passiamo al subemendamento Zeller 0.22.08.1.

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

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

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

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

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

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

SILVANO MOFFA, Relatore. Lo deve leggere insieme all'altro, sul quale c'è parere favorevole proprio per venire incontro a quanto dice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

Passiamo al subemendamento Zeller 0.22.08.3.

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

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

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

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

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

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

Stabilire un termine minimo non serve.

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

(È respinto).

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

(È respinto).

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

Lo pongo in votazione in linea di principio.

(È approvato).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 23.2.

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

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

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

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

(È approvato).

Passiamo all'emendamento Montagnoli 23.4.

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

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Passiamo all'emendamento Bratti 23.5.

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

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

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i

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

MICHELE POMPEO META. Accolgo la riformulazione proposta dal relatore.

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

(È approvato).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'emendamento Zeller 27.3.

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

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

SILVANO MOFFA, Relatore. Le responsabilità sono diverse.

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

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

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

Propongo di accantonare l'emendamento.

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

PRESIDENTE. Propongo di accantonare l'emendamento 27.3.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accolgo la riformulazione del mio emendamento 27.4.

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

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

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

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

(È approvato).

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

(È respinto).

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

SILVANO MOFFA. Relatore. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento Montagnoli 35.1. Osservo che la disposizione è già vigente, in quanto prevista dall'articolo 207 del codice della strada. Peraltro si tratta di una disposizione che allo stato rimane inefficace, in quanto si prevede che il veicolo soggetto a fermo possa essere riconsegnato al conducente. Con l'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore si pone rimedio a questo problema, prevedendo che il veicolo sottoposto a fermo sia consegnato ai soggetti abilitati a ricevere i veicoli confiscati o sequestrati, ai sensi dell'articolo 214-bis del codice della strada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

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

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

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

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

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

Passiamo all'emendamento Montagnoli 40.3.

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

Ne ho parlato anche con il presidente Giorgetti e abbiamo inserito questo emendamento che non comporta nuovi oneri per la finanza pubblica. Sappiamo come vengono utilizzati, per cui sarebbe il caso che il ministero potesse dare delle regole per quelli già esistenti.

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

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

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

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

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

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

SANDRO BIASOTTI. Ritiro l'articolo aggiuntivo Baldelli 40.01, di cui sono cofirmatario.

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

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

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

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

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

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

(È approvato).

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

La seduta termina alle 16,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa il 10 settembre 2009.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

xvi legislatura — ix commissione — seduta del 7 luglio 2009

ALLEGATO

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

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE AL TESTO UNIFICATO

ART. 1.

Premettere il seguente articolo:

ART. 01.

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

- 1. All'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 2, le parole: « al principio della sicurezza stradale » sono sostituite dalle seguenti: « ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile »;
- *b)* dopo il comma 2 è inserito il seguente:
- « 2-bis. Le regioni, le province e i comuni capoluogo di regione redigono, rispettivamente, un piano regionale, provinciale e comunale della sicurezza stradale in cui sono individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, sono definite le misure per raggiungere tali obiettivi e sono predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento. Ai fini della redazione di tali piani, le regioni, le province e i comuni si avvalgono anche

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

01. 1. Bratti, Motta.

Premettere il seguente articolo:

ART. 01.

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

- 1. All'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:
- *a)* al comma 2, alinea, le parole: «, tecniche e funzionali » sono sostituite dalle seguenti: « e tecniche »;
- *b)* dopo il comma 2 è inserito il seguente:
- « 2-*bis*. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche funzionali, nei seguenti tipi:
- *a)* ad esclusivo utilizzo veicolare: strade di cui al comma 2, lettere *a)* e *b)*;
- *b)* strade a prevalente utilizzo veicolare dotate di un itinerario ciclopedonale: strade di cui al comma 2, lettere *c)* e *d)*;

- *c)* strade a prevalente utilizzo dell'utenza debole: strade di cui al comma 2, lettere *e)* e *f)*;
- *d)* strade ad esclusivo utilizzo dell'utenza debole: itinerari ciclopedonali di cui al comma 2, lettera *f-bis* ».

01. 2. Bratti, Motta.

Premettere il seguente articolo:

ART. 01.

(Modifiche all'articolo 3 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

- 1. Al comma 1 dell'articolo 3 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:
- *a)* dopo il numero 3) è inserito il seguente:
- « 3-bis). Attraversamento ciclabile: parte della carreggiata, opportunamente segnalata, sulla quale le biciclette in attraversamento godono della precedenza rispetto ai veicoli; »;
- *b)* al numero 12) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, ad esclusione delle biciclette che possono, previa ordinanza emanata ai sensi dell'articolo 5, comma 3, transitare in entrambi i sensi su strade con limite massimo di velocità pari a 30 km/h »:
- c) al numero 17) sono aggiunte, infine, le seguenti parole: « comprese, in ogni caso, le biciclette »;
- *d)* al numero 33) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « qualora siano assenti piste ciclabili e ai bambini in bicicletta fino all'età di dieci anni »;
- *e)* al numero 45), dopo le parole: « attraversamenti pedonali » sono inserite le seguenti: « e ciclabili »;

f) al numero 58), dopo le parole: « dei pedoni » sono inserite le seguenti: « , dei ciclisti ».

01. 3. Bratti, Motta.

Premettere il seguente comma:

01. Alla lettera *b)* del comma 4 dell'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la parola: « divieti » è inserita la seguente: « , eccezioni ».

1. 1. Bratti, Motta.

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

- 1-*bis.* Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, all'articolo 7 sono apportate le seguenti modifiche:
- *a)* il comma 9 è sostituito dai seguenti:
- « 9. I comuni, per favorire una migliore gestione della mobilità urbana, possono inoltre, con delibera della giunta comunale:
- 1) stabilire le aree di sosta e i parcheggi, anche diversificati per categoria di veicoli, libera, limitata o regolamentata, a titolo oneroso o gratuito. Tali aree di sosta e parcheggi possono essere gestiti direttamente, in concessione o in affidamento. Il pagamento nelle aree di sosta, ove previsto, è limitato nei giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00, salvo la necessità di determinare orari, giorni e periodi diversi, per ragioni territoriali, di afflusso di traffico o per motivate esigenze locali;
- 2) fissare i corrispettivi dovuti al comune o al soggetto concessionario o affidatario del servizio di gestione;
- 3) stabilire le modalità e i dispositivi di controllo di durata della sosta e di riscossione dei corrispettivi;
- 4) individuare i parcheggi attrezzati da riservare alla sosta delle autocaravan di cui all'articolo 185, fissandone le condizioni, la durata e gli eventuali corrispettivi;

xvi legislatura — ix commissione — seduta del 7 luglio 2009

- 5) riservare strade, tratti di esse o corsie, anche a tempo determinato, alla circolazione dei veicoli adibiti ai servizi pubblici di trasporto nonché ai servizi di trasporto complementari o integrativi al trasporto pubblico locale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di favorire la mobilità urbana;
- 6) provvedere, anche mediante la revisione delle aree di sosta e dei parcheggi esistenti, a reperire in maniera più razionale spazi per la sosta dei motocicli, dei ciclomotori, dei velocipedi e dei veicoli ad emissione zero, stabilendo anche particolari forme di agevolazioni tariffarie e modalità di pagamento;
- 7) stabilire, conformemente alle previsioni del piano urbano del traffico o dei programmi di interventi per la sicurezza stradale adottati ai sensi dell'articolo 36, nonché mediante appositi programmi di gestione della mobilità, le strade o i tratti di esse dove è possibile installare sistemi di controllo telematico a distanza della circolazione e di rilevamento delle violazioni con apparecchiature omologate secondo le norme previste nel regolamento;
- 8) delimitare le aree pedonali, le zone a traffico limitato e le zone a velocità limitata, tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco;
- 9) determinare le zone di particolare rilevanza urbanistica e quelle definite »A« dall'articolo 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968 opportunamente individuate e delimitate, nonché quelle definite »area pedonale« e »zona a traffico limitato«, nelle quali non sussiste l'onere di riservare adeguate superfici senza il pagamento del corrispettivo per la sosta;
- 10) subordinare, ove ritenuto necessario per regolamentare e limitare i veicoli

- ammessi, ai fini della tutela delle condizioni urbanistico-ambientali, al pagamento di una somma l'ingresso o per la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato o in altre strade o aree urbane, nonché nelle strade, tratti o corsie di cui al punto 5), determinando le modalità di riscossione e di controllo;
- 11) stabilire i criteri per riservare determinati spazi alla sosta dei veicoli delle utenze destinate ad esigenze di pubblico interesse o ai veicoli adibiti a servizi pubblici primari comunali, limitatamente allo svolgimento dei servizi di emergenza, nonché a quelli dei servizi di linea per lo stazionamento ai capolinea, ai taxi e ai servizi di trasporto complementari o integrativi al trasporto pubblico locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ai servizi di car sharing di cui al decreto del Ministro dell'ambiente del 29 marzo 1998, per il servizio di noleggio senza conducente e per quello di parking valet, nonché per la sosta operativa di carico e scarico davanti ad alberghi o esercizi similari, da attuarsi mediante ordinanza dirigenziale a norma dell'articolo 5, comma 3.
- 9-bis. Per corrispettivo o tariffa si intende il pagamento di una somma in ragione del tempo, del periodo dell'anno, del tipo di veicolo, delle modalità di riscossione o di altro elemento differenziale, da applicarsi nei confronti degli utenti che utilizzano l'area di sosta o il parcheggio, ovvero l'accesso o il transito in un'area, strada o corsia, finalizzati a favorire la pianificazione della mobilità e la gestione della sosta dei veicoli. In deroga all'articolo 42, comma 2, lettera f), del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, la competenza a determinare l'entità del corrispettivo o della tariffa è della giunta comunale.

9-ter. Il comune o il soggetto concessionario o affidatario possono esercitare tutte le azioni dirette al recupero delle evasioni o elusioni del corrispettivo, compreso il rimborso delle spese e delle penali ai sensi dell'articolo 1382 del codice civile, nella misura non superiore, per queste ultime, al decuplo del corrispettivo orario previsto. Per il mancato pagamento del corrispettivo,