

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO
SEDE LEGISLATIVA

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 LUGLIO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

Sulla pubblicità dei lavori:

Valducci Mario, *Presidente*

3

Testo unificato delle proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Zeller e Brugger: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni (44); Contento: Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale (419); Formisano Anna Teresa: Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi (471); Meta ed altri: Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (649); Carlucci: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle

PAG.

violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (772); Lulli ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (844); Conte: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di regole di comportamento nell'esecuzione dei servizi di polizia stradale, di limiti all'utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità e di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per la violazione dei limiti di velocità (965); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (1075); Boffa ed altri: Introduzione dell'articolo 126-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di idoneità alla guida di ciclomotori (1101); Velo ed altri: Modifiche

agli articoli 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in materia di contrassegni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide (1190); Vannucci: Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori (1469); Lorenzin ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida accompagnata dei minori di anni sedici e di esercitazioni di guida (1488); Moffa ed altri: Disposizioni per il miglioramento della segnaletica stradale e delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (1717); Minasso ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (1737); Giammanco: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti (1766); Dussin Guido ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (1998); Cosenza: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (2177); Barbieri: Modifica degli articoli 72, 75, 76, 78, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli e di omologazione

PAG.

PAG.

degli stessi e delle loro dotazioni (2299); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato (2322); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni in materia di bevande alcoliche e interventi per il miglioramento della sicurezza stradale (2349); Stasi: Modifiche agli articoli 126-bis e 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di superamento dell'esame per il recupero del punteggio della patente nonché di adempimenti degli enti locali in ordine ai proventi delle sanzioni amministrative (2406); Bratti e Motta: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale (2480):

Valducci Mario, *Presidente* 4, 7, 8, 9, 10, 11
12, 13, 14, 15, 20, 21, 22, 24, 25

Compagnon Angelo (UdC) 18

Giachino Bartolomeo, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti* . 7, 8, 11, 14

Lovelli Mario (PD) 18

Matteoli Altero, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* 21, 24

Meta Michele Pompeo (PD) 10, 11, 12

Misiti Aurelio Salvatore (IdV) 11, 13, 19, 21

Moffa Silvano (PdL), *Relatore* 6, 7, 8, 9, 10
11, 13, 14, 15, 20, 25

Montagnoli Alessandro (LNP) 8, 9, 12, 13
14, 15, 22, 24, 25

Pini Gianluca (LNP) 9, 16, 22, 24, 25

Toto Daniele (PdL) 13

Velo Silvia (PD) 6, 10, 12, 19

Zeller Karl (Misto-Min.ling) 12, 14, 18

ALLEGATO: Proposte emendative riferite al
testo unificato 26

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 13,55.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del Regolamento, la pubblicità della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Avverto che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del Regolamento, il deputato Salvini è sostituito dal deputato Pini.

Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge Zeller e Brugger: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni (44); Contento: Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale (419); Formisano Anna Teresa: Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi (471); Meta ed altri: Disposi-

zioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale (649); Carlucci: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (772); Lulli ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (844); Conte: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di regole di comportamento nell'esecuzione dei servizi di polizia stradale, di limiti all'utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità e di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per la violazione dei limiti di velocità (965); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (1075); Boffa ed altri: Introduzione dell'articolo 126-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di idoneità alla guida di ciclomotori (1101); Velo ed altri: Modifiche agli articoli 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in ma-

teria di contrassegni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide (1190); Vannucci: Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori (1469); Lorenzin ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida accompagnata dei minori di anni sedici e di esercitazioni di guida (1488); Moffa ed altri: Disposizioni per il miglioramento della segnaletica stradale e delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (1717); Minasso ed altri: Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore (1737); Giammanco: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti (1766); Dussin Guido ed altri: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (1998); Cosenza: Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti (2177); Barbieri: Modifica degli articoli 72, 75, 76, 78, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli e di omologazione degli stessi e delle loro dotazioni (2299); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni per la

disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato (2322); Consiglio regionale del Veneto: Disposizioni in materia di bevande alcoliche e interventi per il miglioramento della sicurezza stradale (2349); Stasi: Modifiche agli articoli 126-bis e 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di superamento dell'esame per il recupero del punteggio della patente nonché di adempimenti degli enti locali in ordine ai proventi delle sanzioni amministrative (2406); Bratti e Motta: Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale (2480).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni »; Contento: « Disposizioni per accrescere la sicurezza della circolazione stradale mediante l'utilizzo della segnaletica orizzontale »; Formisano Anna Teresa: « Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi »; Meta ed altri: « Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale »; Carlucci: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida »; Lulli ed altri: « Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore »;

Conte: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di regole di comportamento nell'esecuzione dei servizi di polizia stradale, di limiti all'utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità e di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per la violazione dei limiti di velocità »; Velo ed altri: « Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti »; Boffa ed altri: « Introduzione dell'articolo 126-ter del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di certificato a punti di idoneità alla guida di ciclomotori »; Velo ed altri: « Modifiche agli articoli 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e 74 del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, in materia di contrassegni per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide »; Vannucci: « Modifica all'articolo 116 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'introduzione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori »; Lorenzin ed altri: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida accompagnata dei minori di anni sedici e di esercitazioni di guida »; Moffa ed altri: « Disposizioni per il miglioramento della segnaletica stradale e delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »; Minasso ed altri: « Modifica dell'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore »; Giammanco: « Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupe-

facenti »; Dussin Guido ed altri: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni in materia di circolazione delle biciclette e di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili »; Cosenza: « Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti »; Barbieri: « Modifica degli articoli 72, 75, 76, 78, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di equipaggiamento dei veicoli e di omologazione degli stessi e delle loro dotazioni »; Consiglio regionale del Veneto: « Disposizioni per la disciplina e la diffusione della pratica del guidatore designato »; Consiglio regionale del Veneto: « Disposizioni in materia di bevande alcoliche e interventi per il miglioramento della sicurezza stradale »; Stasi: « Modifiche agli articoli 126-bis e 208 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di superamento dell'esame per il recupero del punteggio della patente nonché di adempimenti degli enti locali in ordine ai proventi delle sanzioni amministrative »; Bratti e Motta: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale ».

Ricordo che, nella seduta di ieri, sono state accantonate alcune proposte emendative.

Avverto che il relatore ha ritirato il proprio articolo aggiuntivo 1.01; conseguentemente si intende decaduto anche il subemendamento Montagnoli 0.1.01.1, riferito a tale articolo aggiuntivo.

Avverto, altresì, che il relatore ha presentato l'emendamento 5.7, relativo ai termini di applicazione della disciplina in materia di targa personale e ha presentato una identica riformulazione degli emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6 concernenti i corsi di guida sicura.

Invito il relatore ad illustrare l'emendamento 5.7 e la riformulazione degli emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'emendamento 5.7 riguarda due profili essenziali al fine di garantire il funzionamento del regime della targa personale. In primo luogo, si tratta di stabilire una data certa — il 1° gennaio 2011 — dalla quale entra in vigore una riforma di così ampia portata, senza riferirsi a una data al momento indeterminata, come quella di entrata in vigore della legge o del regolamento.

In secondo luogo, si tratta di disciplinare le modalità di applicazione della riforma, nel senso che la targa personale viene introdotta in relazione ai veicoli immatricolati successivamente alla data del 1° gennaio 2011. Osservo, infatti, che quest'ultima disposizione risulta necessaria nel caso in cui la disciplina attuativa, che sarà prevista dal regolamento, comporti, per le targhe, caratteristiche tecniche diverse da quelle delle targhe attualmente in uso. Evidenzio che l'emendamento non comporta alcun aggravio di adempimenti per gli utenti. Anche per quanto riguarda gli uffici, comunque, non è necessario predisporre una dotazione informatica aggiuntiva e l'emendamento permetterà di gestire gradualmente l'introduzione della riforma.

Avverto, infine, che nel caso in cui questo emendamento non dovesse essere accolto, sarò costretto a presentare un emendamento soppressivo delle disposizioni in materia di targa personale, le quali, in assenza di tale emendamento, comporterebbero difficoltà di applicazione insuperabili.

Propongo, poi, un'identica riformulazione degli emendamenti 12.2 Brugger e 12.6 Montagnoli. Tale riformulazione è volta a prevedere un decreto ministeriale con cui, sulla base delle risultanze di un'apposita attività di studio e di sperimentazione, sia dettata la disciplina dei corsi di guida sicura avanzata, individuando, altresì, le violazioni previste dal codice della strada per le quali la fre-

quenza dei suddetti corsi è utile al recupero fino a un massimo di cinque punti.

SILVIA VELO. Esprimo una difficoltà di carattere generale rispetto al modo in cui stiamo procedendo. Il lavoro che stiamo facendo, che era condiviso e portato avanti all'unanimità, ci vede ogni volta pervenire a un accordo e ad una soluzione di buon senso in Commissione, e il giorno dopo fare marcia indietro. Esprimo la mia valutazione e, naturalmente, non pretendo che sia condivisa. Avevamo tutti individuato l'introduzione delle targhe personali come un'innovazione modernizzatrice, a favore dei cittadini, in linea con un sistema diffuso in tanti Paesi a noi vicini.

Evidentemente, ogni volta che noi, in qualità di legislatori, proviamo a introdurre una novità, si scatena quello che ieri ho definito il « conservatorismo degli apparati », ossia l'opposizione della burocrazia e di istituzioni che si ritengono indispensabili e che sostengono che, se non vengono incaricate di stampare le targhe, queste possono essere soggette a falsificazione.

Nel nostro articolo affermavamo semplicemente che, dal momento dell'entrata in vigore del regolamento, le nostre targhe diventano tutte, automaticamente, personali: se si acquista un'auto nuova, le si trasferisce la targa attuale. Un'operazione semplicissima, banale, scontata.

Alcuni emendamenti, ieri, introducevano dei limiti a questa possibilità. Ne abbiamo discusso e tali emendamenti sono stati ritirati. Ieri, inoltre, l'articolo 5 era stato definito come nella sua versione originale. Evidentemente, tra ieri e oggi è successo qualcosa, per cui si ritorna all'idea di partenza.

Noi scriviamo una legge, andiamo in sede legislativa per renderla efficace in tempi rapidi, ma poi si stabilisce che il nostro Paese non è in grado di rendere applicativa questa disposizione fino al 2011. In realtà, in un Paese normale, una volta approvata una legge, si emana il regolamento in due mesi e il giorno dopo la disposizione è in vigore, non si impiega un anno e mezzo. Un giorno dovremo

cominciare a impegnarci affinché gli uffici pubblici lavorino come dovrebbero. Si stabilisce, dunque, una data così lontana, il 2011, per l'entrata in vigore di una disposizione che avrebbe potuto, come noi abbiamo scritto, entrare in vigore il giorno dopo l'approvazione del regolamento. Invece, si allungano ulteriormente i tempi.

Non contenti di questo, inoltre, non si prevede che, al momento di entrata in vigore della legge, le nostre targhe diventino automaticamente targhe personali, ma si specifica che ciò vale solo per le nuove immatricolazioni. Solo quando il Poligrafico dello Stato — a cui abbiamo deciso di lasciare comunque il monopolio della stampa delle targhe — avrà rilasciato la nuova targa, si dovrà fare una nuova immatricolazione, acquistare una nuova auto — o, se non lo si vuole fare, si può comprare una nuova targa — e, solo a questo punto, si ha la targa personale. Spiegateci il motivo di tutto ciò. Non esiste un motivo logico, se non legato al conservatorismo.

Noi siamo, dunque, assolutamente contrari a quanto proposto dal relatore, non perché rappresenti una tragedia e uno stravolgimento, ma per due motivi, anche di principio. Il primo riguarda il metodo: si lavora e poi, ogni volta, si ritorna sopra quanto stabilito — lo dico al presidente e al relatore; questo sta rendendo complicato un percorso unitario che è alla base della sede legislativa, dal momento che ogni volta, per ogni articolo, si rimettono in discussione gli accordi e le visioni unitarie. Mi riserverò di parlarne col resto del gruppo e con il capogruppo, onorevole Meta. Rimettere in discussione ogni volta accordi condivisi rende davvero complicato proseguire in un clima come quello che sta alla base della sede legislativa.

Il secondo motivo è che non siamo in condizioni, ormai, di introdurre nessuna vera innovazione per i cittadini. Ci viene imposto un percorso che, se non viene seguito, porta alla rinuncia dell'introduzione delle targhe personali. Occorre, a questo punto, prendere atto che la nostra autonomia legislativa è molto limitata.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ritengo che il metodo seguito sia stato corretto. Ritengo altresì opportuna la presentazione di nuovi emendamenti che modifichino il testo soprattutto nel caso siano conseguenti al dibattito che si svolge in Commissione.

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

Riprendiamo, quindi, l'esame delle proposte emendative accantonate nella seduta di ieri.

Ricordo che ieri il relatore e il Governo hanno invitato il presentatore a ritirare l'emendamento Montagnoli 1.4. So che, al riguardo, si è proceduto a un ulteriore approfondimento. Chiedo al Governo di riferirci in proposito.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo apprezza l'iniziativa e la proposta dell'onorevole Montagnoli, ne condivide le finalità di sicurezza e, tuttavia, esprime un parere conforme al relatore, perché dall'approvazione dell'emendamento conseguirebbero delle diversità nel mercato tra i costruttori nazionali e quelli esteri.

Infatti è stato approvato ed è in fase di pubblicazione un regolamento comunitario sulla sicurezza generale dei veicoli, che prevede l'installazione obbligatoria dei sistemi elettronici per il controllo della frenata e della stabilità, a partire dal 2011, prima sulle autovetture e poi sui veicoli commerciali. Anticipare l'obbligatorietà di tali sistemi significa imporre un costo aggiuntivo, oggi, alla produzione automobilistica italiana, a fronte dell'impossibilità di rifiutare la circolazione e l'immatricolazione, su suolo italiano, di veicoli provenienti da altri Paesi dell'Unione europea.

PRESIDENTE. Chiedo al deputato Montagnoli se acceda all'invito al ritiro del suo emendamento 1.4 o se insista per la votazione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ribadisco ciò che ho detto ieri. Durante la discussione del disegno di legge comunitaria, si è parlato di questi nuovi sistemi di sicurezza. Ne ho parlato con il Governo, e non mi sembrava un grosso problema anticiparne l'introduzione: mi sembra che l'ostacolo sia costituito dal fatto che sta per essere emanato un regolamento comunitario in materia, ma anticiparne i contenuti non mi sembrerebbe sbagliato, trattandosi di sistemi di sicurezza. Penso che dovremmo adottare questi sistemi, se vogliamo incrementare la sicurezza stradale.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Sono completamente d'accordo con lei, ma se approviamo questo emendamento, danneggiamo i nostri costruttori. O trasformiamo l'emendamento in un ordine del giorno, che il Governo potrebbe accogliere, e vediamo come gestire la questione, oppure ci troviamo in queste condizioni. Sono completamente d'accordo, spero sia chiaro. Tuttavia, come ho detto, se accogliessimo l'emendamento introdurremmo una disparità tra i costruttori italiani e quelli stranieri. Inviterei quindi il presentatore a ritirare l'emendamento e a trasformarlo in un ordine del giorno.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sinceramente non capisco quale disparità si potrebbe creare. Si tratta di sicurezza stradale. Non so quali siano le conseguenze per i costruttori, ma poiché stiamo parlando di sicurezza, ritengo che questa debba prevalere sugli interessi dei costruttori.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Se non si prevede una decorrenza...

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Inizialmente — l'avevo proposto nei mesi passati — si specificava che questo doveva venire in ottemperanza alla normativa comunitaria in materia. Siamo riusciti a preve-

dere l'installazione di dispositivi quali la scatola nera, e ora ritengo che potremmo fare lo stesso. Il relatore potrebbe proporre una riformulazione dell'emendamento che preveda l'installazione sui mezzi dei sistemi di controllo della frenata e della stabilità, secondo le disposizioni comunitarie.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Concordo, comunque, con il parere espresso dal relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Presidente, non vorrei che su questo argomento si creassero degli equivoci. Pur essendo tutti d'accordo sul fatto che ci debba essere una norma che preveda questi dispositivi, dobbiamo, tuttavia, tener conto che viviamo in una comunità, la Comunità europea, e quando si parla di questi argomenti, l'obiettivo è quello di arrivare ad un adeguamento delle norme comunitarie.

Francamente, una forzatura in questo senso, anche a livello di dettaglio normativo, rischia di compromettere anche la prospettiva regolamentare e comunitaria, che deve tener conto degli interessi in gioco. Credo che, raccogliendo lo spirito di questo emendamento in un ordine del giorno, visto che è già in corso un *iter* e si sta lavorando su questa materia, si possa sollecitare il Governo affinché si arrivi in tempi congrui a definire il quadro complessivo, senza creare i presupposti di una lesione *ex ante* rispetto a un quadro comunitario che non è ancora omogeneo nel suo insieme.

Mi permetto di soffermare l'attenzione su questo ragionamento per evitare di trasformare un'intenzione corretta in un diniego insensato.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sinceramente non riesco a capire. Accoglierei una riformulazione dell'emendamento che prevedesse, alla fine, le seguenti parole: «secondo i criteri e i tempi stabiliti dall'ordinamento comunitario».

PRESIDENTE. Il deputato Montagnoli si è riferito alla scatola nera, ma rispetto al-

l'introduzione della scatola nera nel testo si prevede una sperimentazione. In ordine ai sistemi di sicurezza e stabilità sui veicoli, a mio giudizio è evidente che qualsiasi modifica di fabbricazione dei veicoli deve essere predisposta a livello comunitario. Potremmo introdurre, così come abbiamo fatto per la scatola nera, una sperimentazione di questi dispositivi limitatamente ad alcune categorie di veicoli.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Perché dobbiamo essere più realisti del re? Rischiamo di procurare un danno ai produttori di veicoli, perché siamo, sostanzialmente, orientati a stabilire interventi più rigorosi nel campo dell'equipaggiamento. Da una parte, dunque, vogliamo difendere l'industria italiana e, dall'altra, creiamo i presupposti perché questo non accada. Occorre prestare attenzione a non porre, oggi, un vincolo. Questa è la mia personale preoccupazione.

GIANLUCA PINI. Sostengo — non fosse altro per competenza specifica, essendo io componente della Commissione Politiche dell'Unione europea — che la proposta di riformulazione fatta dal collega Montagnoli, richiamandosi ai criteri e ai tempi dell'ordinamento comunitario, non mette affatto in difficoltà le case costruttrici, né italiane né europee e, quindi, non crea alcuna disparità di trattamento e alcun tipo di violazione del diritto comunitario.

Si avanza, semplicemente, una proposta specifica, tecnica, con tempi e criteri di attuazione che saranno poi stabiliti da un regolamento, che il rappresentante del Governo ha appena citato, e ci si limita ad anticipare l'adeguamento dell'ordinamento italiano a quello comunitario. Si accusa sempre l'Italia di essere in ritardo rispetto all'Europa, ma questa volta anticipiamo addirittura i tempi e risolviamo un problema.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 1.4 Montagnoli, su cui il relatore e il Governo hanno espresso un invito al ritiro.

(È respinto).

Riprendiamo l'esame degli identici emendamenti Compagnon 2.4 e Foti 2.2.

I due emendamenti, dei quali abbiamo discusso a lungo, riguardano la possibilità di concedere ai comuni, all'interno dei centri abitati, deroghe alla disciplina sulle distanze minime tra i cartelli pubblicitari. Ricordo che sia il relatore che il Governo si rimettono alla Commissione.

Pongo in votazione, in linea di principio, gli identici emendamenti Compagnon 2.4 e Foti 2.2.

(Sono approvati).

Riprendiamo l'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5, accantonati nella seduta di ieri.

Ricordo che l'articolo 5 riguarda la questione della targa personale. Invito il relatore ad illustrarci nuovamente l'emendamento a sua firma 5.6.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Per quanto riguarda l'emendamento 5.6, ricordo che dispone che la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo o, in caso di reiterazione, della confisca amministrativa, si applichi, oltre che all'ipotesi di circolazione del veicolo munito di targa, anche a quello senza targa. Vi ricordo la discussione di ieri. È chiaro che se un veicolo è senza targa, lo è e basta.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Che cosa accade se, come si diceva ieri, si perde la targa?

PRESIDENTE. Se il veicolo perde la targa, semplicemente non è soggetto a confisca.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Temo che con questa formulazione l'organo accertatore potrebbe applicare la sanzione, come prevede il codice. La previsione legislativa è secca e se gli organi accertatori applicano il codice alla lettera, applicano la confisca anche ai veicoli che la targa l'hanno persa.

PRESIDENTE. La formulazione dell'emendamento dice che il veicolo non deve avere la targa. È ovvio che, se un giorno il veicolo circola senza targa, non si pone un problema di confisca. La confisca, infatti, attiva un percorso che implica che, prima di confiscare l'auto, si debbano effettuare tutte le verifiche atte a dimostrare che l'auto in questione sia senza targa.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Avviene lo stesso anche per la contraffazione. Se non si effettua una verifica non si può sostenere che la targa sia contraffatta, così come, se non si effettua una verifica, non si può sostenere che la targa non esista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 5.6 del relatore, sul quale il Governo ha espresso parere favorevole.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 5.7, a firma del relatore.

Riguardo all'emendamento 5.7, vi confesso che sono contrario a inserire una data nel provvedimento; rimarrebbe quindi il rinvio ad un regolamento ministeriale. Suggerirei quindi al relatore, se possibile, di ritirare l'emendamento che prevede l'inserimento di una data.

SILVIA VELO. Se viene ritirato l'emendamento 5.7 del relatore, l'applicazione del sistema della targa personale decorrerà dall'entrata in vigore del regolamento previsto dal testo.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. In considerazione dell'invito del presidente, ritiro l'emendamento 5.7 a mia firma.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 6, accantonati nella seduta di ieri: l'emendamento Meta 6.1, che riguarda le intestazioni fittizie, l'emendamento Velo 6.2 e l'emendamento 6.3 del relatore.

Da parte del relatore e del Governo c'è un invito al ritiro degli emendamenti Meta 6.1 e Velo 6.2, che vengono assorbiti dall'emendamento 6.3 del relatore.

MICHELE POMPEO META. Ritiro l'emendamento 6.1 a mia firma.

SILVIA VELO. Sulla proposta ho fatto eseguire alcuni approfondimenti, che sottopongo alla Commissione come contributo per verificare se tecnicamente la formulazione è corretta, premettendo che la sintesi individuata dal relatore ci trova concordi rispetto alla formulazione iniziale.

Nell'emendamento del relatore si legge che le formalità di cui agli articoli 93 e 94, nonché il rilascio o l'aggiornamento del certificato di circolazione e delle targhe di cui all'articolo 97 non possono essere effettuate quando l'acquirente non abbia il possesso del veicolo. Vi domando se, sul piano giuridico, non sia utile indicare, oltre all'acquirente, anche la fattispecie dell'usufruttuario o del locatario con facoltà di compera. Propongo, inoltre, di aggiungere alla dizione « ne dispone » anche l'altra « ne abbia l'effettiva disponibilità ».

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Rivolgo un invito a ritirare anche l'emendamento Velo 6.2 e chiedo al presidente di accantonare l'emendamento a mia firma 6.3, per poterlo riformulare nella direzione richiesta dalla collega Velo.

SILVIA VELO. Ritiro l'emendamento 6.2 a mia firma.

PRESIDENTE. Il relatore propone di accantonare l'emendamento 6.3.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Riprendiamo l'esame dell'emendamento Meta 11.1.

Ricordo che sull'emendamento Meta 11.1 nella seduta di ieri era stato formulato dal relatore un invito al ritiro.

MICHELE POMPEO META. Non ritiro l'emendamento perché mi pare che la filosofia di questo emendamento tenda verso la semplificazione. Si dice di voler semplificare, ma poi si torna all'antico. Non capisco questa riserva da parte del relatore e della maggioranza rispetto a una proposta di buon senso.

PRESIDENTE. Per riepilogare, si tratta della questione del superamento del tagliando da incollare sulla patente in caso di rinnovo.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Vorrei precisare che l'emendamento Meta 11.1 va nella direzione di abolire ciò che è indicato nel testo, vale a dire la possibilità, in caso di rinnovo, di duplicare la patente.

Vorrei aggiungere un elemento ulteriore, visto che abbiamo eseguito qualche approfondimento in queste ore. Si tratta, innanzitutto, della patente europea. Se qualcuno ha ancora la patente cartacea di vecchio tipo, nel momento in cui la rinnova avrà la patente europea, che è simile a una carta di credito. Abbiamo accertato con gli uffici — lo dico soprattutto a beneficio del collega Meta — che la semplificazione, in questo caso, è assicurata, nel senso che la patente da rinnovare o, comunque, persa e quindi denunciata, viene fornita nello stesso modo in cui a ciascuno di voi viene fornita la carta di credito.

Gli uffici sono in condizione di compiere questa operazione. Non possiamo mantenere la situazione attuale dell'etichettatura perché la patente plastificata che tutti avremo in occasione del primo rinnovo non è, tra l'altro, materialmente in grado di garantire che tale etichettatura non si stacchi. Esiste, dunque, un divieto in proposito e quindi ci conformiamo anche alla previsione della Comunità europea in termini di omologazione della patente europea.

Per questo motivo, ribadisco il mio invito al presentatore a ritirare l'emendamento Meta 11.1.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Ieri ho fatto una verifica — mi rivolgo all'onorevole Meta con tutto il rispetto e la stima che nutro nei suoi confronti — con il direttore della Motorizzazione, il quale mi ha assicurato che la struttura che dirige è in grado di inviare il duplicato della patente in tempi più veloci rispetto al tagliando adesivo. Inoltre, la Comunità europea ci contesta la soluzione della fustella adesiva, attualmente in vigore, dato che dopo poco tempo i dati sopra riportati non sono più leggibili.

AURELIO SALVATORE MISITI. Credo che l'obiettivo dell'emendamento Meta 11.1 sia giusto. Esaminando la situazione italiana, che purtroppo è diversa da quella delle altre nazioni europee, possiamo immaginare che gli uffici abbiano dato l'assicurazione di tempi brevi per il duplicato, ma poi, nella pratica, sorgano delle difficoltà. A mio avviso, questo emendamento è dettato proprio dalla situazione di ritardo dell'Italia.

Credo, però, che l'onorevole Meta possa concordare con me, se non vuole concordare con il Governo, sul fatto che è necessaria una modernizzazione in questo campo e che, evidentemente, il tagliando è nato nell'epoca in cui la patente era cartacea. Ora, al di là del fatto che anche sulla plastica si può incollare il tagliando, il problema è che è molto più facile, in questo caso, produrre una nuova patente che non predisporre il tagliando. Non cambierà niente, se gli uffici saranno in grado di garantire il servizio. Faccio notare, ad esempio, che le banche inviano a casa la nuova carta di credito prima che scada quella vecchia.

Se questo è possibile anche in questo campo, posso essere d'accordo, altrimenti conviene ancora prevedere un periodo di transizione. Il tagliando arrivava direttamente a casa. Se gli uffici sono in grado di fare altrettanto con il duplicato della

patente, senza richiedere nulla, sono favorevole. Insomma, se è necessario rifare la procedura, a quel punto è preferibile il tagliando. Se funziona, invece, come per la carta di credito, prevediamo che ci sia il duplicato. Penso che non siamo in presenza di un contrasto e che gli obiettivi siano condivisi.

Suggerirei anch'io al collega Meta di ritirare l'emendamento, sebbene anch'io avessi la sua stessa idea.

MICHELE POMPEO META. Ritiro l'emendamento 11.1 a mia firma.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame degli emendamenti 12.2 Brugger e 12.6 Montagnoli.

Ricordo che il relatore ha presentato un'identica riformulazione degli emendamenti 12.2 Brugger e 12.6 Montagnoli, sulla quale il Governo ha espresso parere favorevole.

KARL ZELLER. Accolgo la riformulazione dell'emendamento 12.2 Brugger fatta dal relatore.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accolgo la riformulazione dell'emendamento 12.6 a mia firma fatta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, gli emendamenti 12.2 Brugger e 12.6 Montagnoli, nell'identica riformulazione, sulla quale il Governo ha espresso parere favorevole.

(Sono approvati).

Riprendiamo l'esame delle proposte emendative riferite all'articolo 15, accantonate nella seduta di ieri.

Sugli emendamenti Montagnoli 15.5 e Zeller 15.6 il relatore e il Governo confermano il parere contrario e l'invito al ritiro.

KARL ZELLER. L'emendamento 15.5 abolirebbe del tutto la sospensione della patente, mentre il mio emendamento è volto solamente a mantenere la sanzione

attuale da uno a tre mesi. La Commissione aveva proposto, invece, una sanzione da tre a sei mesi, il che ci sembrava eccessivo considerato che abbiamo aumentato anche la sanzione pecuniaria.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Confermo quanto ho detto ieri, signor presidente, ossia che mi sembra che le sanzioni siano aumentate in maniera importante. Con il disegno di legge sulla sicurezza pubblica la sanzione passa già da 370 a 490 euro. Inoltre, sono aumentati anche i mesi di sospensione della patente ed è stata inasprita la sanzione per chi commette violazioni per eccesso di velocità dalle 22 alle 7 di mattina.

Penso che questa norma sia troppo rigorosa e invito tutti a rivederla. Dal momento che avevamo osservato che il nostro catasto delle strade non è perfetto e può capitare di transitare su una strada dove sono segnalati limiti di velocità diversi, a volte anche molto bassi, il conducente che dovesse, pur andando ad una velocità ragionevole, superare questi limiti di 40 km orari si troverebbe a pagare 500 euro di multa, con sospensione della patente da tre a sei mesi. Mi sembra una sanzione eccessiva, che dobbiamo tutti valutare. È già in vigore l'aumento da un terzo alla metà delle multe comminate tra le 22 e le 7, mi sembrerebbe ragionevole approvare l'emendamento a mia firma.

PRESIDENTE. Ricordo – visto che ne stiamo discutendo – che, mentre l'emendamento Montagnoli 15.6 elimina il periodo da tre a sei mesi per la sospensione della patente nei confronti di chi eccede il limite di velocità tra i 40 km/h e 60 km/h, l'emendamento Zeller propone la sospensione da uno a tre mesi. Si tratta di una proposta di mediazione, che forse potremmo accogliere.

SILVIA VELO. In questa fase ci sta giustamente a cuore il tema della sicurezza e, quindi, intendiamo dare un segnale in questa direzione. Vorrei, però, che riflettessimo sull'entità complessiva delle misure che stiamo mettendo in campo. A

me pare che il tema posto dagli onorevoli Montagnoli e Zeller abbia un fondamento, ma anche — l'ha confermato ora il presidente — che l'ipotesi dell'onorevole Zeller rappresenti una giusta mediazione tra quanto noi avevamo previsto all'inizio e quanto propone l'emendamento Montagnoli. Sugerirei al collega Montagnoli di ritirare il proprio emendamento, e di sostenere quello dell'onorevole Zeller.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'emendamento 15.5 a mia firma e dichiaro di sottoscrivere l'emendamento Zeller 15.6.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento Zeller 15.6, secondo il principio « *in medio stat virtus* ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 15.6 Zeller.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'emendamento 15.9 e dei subemendamenti ad esso riferiti. Ricordo, in particolare che il presentatore ha accolto la riformulazione del subemendamento 0.15.9.2 Misiti. Il tema è quello dell'autovelox.

Ricordo che, la riformulazione prevede che i proventi delle sanzioni comminate tramite autovelox siano attribuiti al proprietario della strada, con la previsione, nel decreto che il ministero dovrà emanare, di un rimborso per le spese sostenute dal comune per effettuare il controllo.

AURELIO SALVATORE MISITI. In sostanza, si tratta di un incentivo a fare i controlli.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, il subemendamento Misiti 0.15.9.2., nel testo riformulato, su cui il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame del subemendamento Zeller 0.15.9.3, su cui il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

Lo pongo in votazione in linea di principio.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame del subemendamento Montagnoli 0.15.9.4, sul quale viene mantenuto l'invito al ritiro.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Su questo tema, presidente, abbiamo l'emendamento del relatore, i subemendamenti Misiti e Zeller su cui il relatore aveva espresso parere favorevole e che sono stati approvati, mentre sul mio subemendamento era stato espresso parere contrario.

PRESIDENTE. Era stato espresso un invito al ritiro per poter presentare un ordine del giorno che chieda al Governo di inserire nel decreto la possibilità di destinare queste somme in base alla territorialità, intendendo come territorio la provincia o, al massimo, la regione.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro il subemendamento 0.15.9.4 a mia firma, e mi riservo di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'emendamento 15.9 del relatore, nel testo riformulato — viene ora distribuito affinché possiate tutti leggerne il testo — il quale prevede ciò che vi dicevo a proposito del decreto.

Lo pongo in votazione, in linea di principio, nel testo riformulato.

(È approvato).

In ragione dell'approvazione dell'emendamento 15.9 del relatore nel testo riformulato invito il presentatore a ritirare l'emendamento Toto 15.8.

DANIELE TOTO. Ritiro l'emendamento 15.8 a mia firma.

PRESIDENTE. Propongo di mantenere accantonati gli emendamenti riferiti all'articolo 22..

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Riprendiamo l'esame dell'emendamento 23.4 Montagnoli, sul quale il relatore aveva formulato un invito al ritiro.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'emendamento 23.4 a mia firma.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'emendamento 27.3 Zeller.

KARL ZELLER. Ricordo che si tratta della riduzione da cinque a tre anni del periodo di revoca della patente in caso di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Modificando il parere espresso nella seduta di ieri, esprimo parere favorevole sull'emendamento Zeller 27.3.

PRESIDENTE. In seguito a revoca della patente per guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, occorre aspettare tre anni, anziché cinque, per poter conseguire una nuova patente.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo esprime parere conforme al relatore su questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 27.3 Zeller, nel testo riformulato, sul cui il relatore esprime parere favorevole.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo aggiuntivo Montagnoli 33.01, sul quale era stato espresso un invito al ritiro.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. L'articolo aggiuntivo a mia firma si riferisce alla

verifica dei sistemi di frenata, sempre in ordine alla sicurezza dei mezzi. Mi interessa conoscere il parere del sottosegretario.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ricordo che l'aggiornamento relativo ai dispositivi di equipaggiamento dei veicoli è già previsto nel decreto ministeriale. L'emendamento risulta, dunque, superfluo. Si potrebbe presentare un ordine del giorno, ma ribadisco che è già previsto nel decreto.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Invito il presentatore a valutare l'opportunità di presentare un ordine del giorno.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. L'altra volta si parlava di problematiche a livello di normativa comunitaria. È stato verificato che non ci sono problemi comunitari.

Sulla base di quanto affermato, ritiro l'emendamento 33.01 a mia firma e mi riservo di presentare un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'emendamento 40.3 Montagnoli, su cui rimane l'invito al ritiro da parte del relatore.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Confermo l'invito al ritiro, a meno che non si voglia tentare una riformulazione e verificare se è possibile trovare la copertura in bilancio.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Questo emendamento è stato predisposto e condiviso in Commissione. Ho parlato con il presidente Giorgetti a proposito dei nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si tratta di provvedere all'aggiornamento informatico degli impianti semaforici, il cui malfunzionamento ha generato decine di migliaia di ricorsi in tutta Italia. Il presidente della regione Veneto, Galan, ha emanato, la settimana scorsa, una circolare in attesa di un atto da parte del ministro per regolarizzare il funzionamento dei semafori.

Ritengo che si tratti di una questione non più prorogabile: i nuovi semafori saranno conformi, per quanto riguarda le tempistiche, ai sistemi indicati dal ministero nel suo decreto. Sui semafori attualmente in uso, gli enti locali sono tenuti ad acquisire la strumentazione elettronica per conformarne la tempistica secondo le indicazioni della normativa ministeriale. Conviene effettuare un investimento di qualche migliaio di euro su questi semafori, che hanno generato multe per milioni di euro.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Propongo una riformulazione dell'emendamento Montagnoli 40.3. Al primo comma propongo di sostituire le parole «di nuovi impianti» con «degli impianti», e conseguentemente suggerisco di aggiungere, alla fine, il comma 2-*bis* recante la copertura finanziaria: «All'onore derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in euro 750.000 per l'anno 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004 n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307».

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 40.3 Montagnoli, nel testo riformulato, su cui il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 22, precedentemente accantonati.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. L'emendamento 22.9 prevede di lasciare il divieto assoluto di somministrazione delle bevande alcoliche per chi usa mezzi pubblici e trasporta merci pericolose, escludendo chi trasporta merci normali.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Confermo il parere contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 22.9 Montagnoli, che, di fatto, esclude dal principio della tolleranza zero coloro che trasportano merci non pericolose.

(È respinto).

Riprendiamo l'esame dell'emendamento 22.23 Montagnoli.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Si tratta di una questione conosciuta da tutta la Commissione, rispetto alla quale, in fase di esame, abbiamo cercato alcune soluzioni.

L'emendamento in esame prevede — parliamo di federalismo e, quindi, di competenze degli enti locali — che il sindaco possa intervenire sul divieto per i locali pubblici di somministrare alcolici dopo le 2 di notte e, comunque, oltre 30 minuti prima dell'orario di chiusura. Vi ricordo che in Commissione avevamo raggiunto un accordo.

I Ministri Matteoli, Meloni, Maroni, che abbiamo ascoltato in audizione, e il relatore del provvedimento hanno dichiarato che l'attuale normativa non ha dato gli esiti sperati. La nostra proposta di riforma prevede dati chiari sui neopatentati, l'inasprimento delle sanzioni, in aggiunta al pacchetto sicurezza, il quale prevede a sua volta un inasprimento delle sanzioni soprattutto dalle 22 alle 7. Lo riteniamo un emendamento di buon senso.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Presidente, questo è un argomento molto delicato sul quale credo occorra riflettere molto seriamente. Intanto, tengo a precisare che un emendamento soppressivo del divieto di somministrazione di alcolici nei locali notturni, nelle discoteche, a partire dalle due di notte, era stato già oggetto di approvazione nell'ambito del disegno di legge comunitaria e di successiva soppressione. Questo significa che, su questo argomento, i pareri sono piuttosto discordanti e che, sostanzialmente, la maggioranza non ha inteso sopprimere questo articolo.

Al di là di questa valutazione di ordine politico, che pure ha il suo peso, sottolineo che, nell'emendamento che viene proposto si dà, sostanzialmente, al sindaco la possibilità di provvedere a una diversa regolamentazione in merito all'orario di chiusura dei locali. Proprio perché viene introdotto questo elemento, sarebbe necessaria un'ulteriore riflessione. Stiamo parlando di una materia che attiene alla somministrazione di bevande alcoliche e mi domando quanto essa possa essere compatibile con il lavoro che stiamo portando avanti in termini di sicurezza stradale. Proprio perché parliamo di somministrazione di bevande alcoliche, si richiama anche un criterio di omogeneità di comportamento normativo nei confronti di tutti gli esercenti e di tutti gli esercizi che di fatto intervengono su questa materia.

Credo, dunque, che, essendo estraneo al nostro provvedimento, questo emendamento non possa essere approvato.

GIANLUCA PINI. Onestamente, sono imbarazzato dalle inesattezze del relatore in merito all'esame del disegno di legge comunitaria per il 2008. L'emendamento cui faceva riferimento il relatore è stato presentato da me, in veste di relatore del disegno di legge comunitaria per il 2008. Non si trattava di un emendamento soppressivo del divieto di somministrazione delle bevande alcoliche dopo due di notte, ma concedeva semplicemente la possibilità di estendere il limite di somministrazione, ed è stato votato all'unanimità dall'Assemblea della Camera, così dalla Commissione XIV durante la fase preliminare.

In seguito, per motivi esclusivamente politici — oltretutto, mi preme sottolineare, viziati da molte ipocrisie — al Senato si è voluta intraprendere una battaglia che non risolve il problema principale che ha ispirato questo tipo di norma, ovvero il concetto del « nomadismo etilico ».

La norma della legge n. 160 del 2007, anche quella « scivolata via » — chi era presente nella scorsa legislatura lo ricorderà — un giovedì pomeriggio alle 18 quando, praticamente, c'era un clima nel quale nessuno si è accorto di cosa si stava

votando (su questo bisogna esser molto chiari, perché il voto fu assolutamente caotico in quell'occasione), prevede un divieto solo ed esclusivamente per determinati locali, lasciando completamente fuori, invece, il 95 per cento dei locali che somministrano alcolici.

Se noi non diamo facoltà ai sindaci di intervenire, all'interno del loro territorio e, magari con accordi fra comuni, in determinate aree dove vi è una massiccia concentrazione di locali per il divertimento — che non comprendono solo discoteche o pub, ma anche altre tipologie di intrattenimento che si stanno sviluppando — non facciamo altro che creare questo nomadismo. Esso avviene, purtroppo, non per via pedonale, ma per mezzo di autovetture che effettuano quello che gli americani chiamano *barfly*, ovvero percorsi fra locali che per vari motivi — o perché si tratta di circoli privati o perché la sala da ballo è dislocata dall'altra parte della strada rispetto al locale dove si somministrano alcolici — possono vendere le bevande alcoliche. Questo crea un numero enorme di incidenti, sortendo un effetto esattamente contrario a quello che, legittimamente, intendeva ottenere chi ha scritto la norma, ormai due anni fa.

Il calo degli incidenti — anche su questo invito a non nasconderci dietro ragionamenti ipocriti — è avvenuto perché in questo momento sulle strade si stanno attuando dei comportamenti deterrenti da parte delle forze dell'ordine. I controlli con etilometri — il sottosegretario lo può certificare — sono stati più che raddoppiati e le sanzioni sono state incrementate pesantemente. Il deterrente è costituito da tutto ciò e non dal divieto di servire alcolici dalle due di notte solo nel 5 per cento dei locali. Possiamo dirlo serenamente, fatta la legge, trovato l'inganno: tutti i locali, per aggirare il divieto, rilasciano lo scontrino all'1.59, lasciando quattro bottiglie da bere al posto di una col possibile effetto di incentivare ulteriormente il consumo e l'abuso di alcool (come fanno a Londra, fuori dai pub).

Considerato che parliamo di federalismo e di controllo del territorio, sarebbe

opportuno conferire ai sindaci, che conoscono molto meglio di tutti noi i problemi di abuso di alcool nei loro territori, la facoltà di regolare questa materia. Essi hanno già la possibilità, per legge, di fissare l'orario di chiusura dei locali; conviene dunque accordare loro anche la possibilità di stabilire l'orario di interruzione della somministrazione degli alcolici. Di fatto, questo può già avvenire per gli altri locali, e si può estendere anche alle discoteche, in modo da evitare incidenti. Lo ripeto, il dramma più grande dei giovani è questo. Non possiamo far diventare le persone intelligenti per legge ed è ora di arrivare a invertire la tendenza. Noi vietiamo tutto perché siamo incapaci di impedire che accadano determinate cose, invece dobbiamo impedire almeno il fenomeno del nomadismo etilico.

Questa è la strada, concordata anche con le associazioni di familiari di vittime degli incidenti stradali, che magari non vanno in televisione a farsi vedere, ma lavorano veramente per la sicurezza stradale. È una delle possibili soluzioni, anche se non quella migliore e definitiva, per evitare che sulla strada girino, di notte, ragazzi ubriachi.

KARL ZELLER. Condivido pienamente il ragionamento del collega Pini. Mi richiamo anch'io a quanto detto in audizione dei vari ministri. Abbiamo qui presente un autorevole esponente del Governo che, in occasione di un'audizione tenutasi a gennaio di quest'anno, ci ha confermato, come già i Ministri Maroni e Sacconi, che la norma citata non ha dato i frutti sperati.

Tutti noi concordiamo sulla necessità di applicare la massima severità nei confronti di chi guida in stato di ebbrezza, ma questo è diverso dal punire, praticamente, le discoteche vietando loro la somministrazione di alcool. Sarebbe meno ipocrita prevedere di abolire le discoteche o emanare una norma che ne imponga la chiusura dopo le due di notte.

In buona sostanza, applicando questa norma, che purtroppo è stata applicata — come ho potuto apprendere in questa sede

— soprattutto in provincia di Bolzano, la conseguenza è stata che da noi non esistono più discoteche: o sono entrate in crisi, in quanto la gente si reca in discoteca alle 24 e non rimane tempo sufficiente per consumare tra le 24 e le 2, o non si sono attenute a questo divieto e, pur sforando solo di dieci minuti, sono state sanzionate con la chiusura per alcuni giorni, dunque hanno preferito chiudere. Sul nostro territorio, che ha 27 milioni di pernottamenti all'anno per il turismo, questo ha avuto un impatto piuttosto negativo.

Sta chiudendo una discoteca al mese e, considerato che ne avevamo poche già prima, ora sono anche meno. Dall'altra parte, la norma non ha avuto l'effetto sperato perché i ragazzi hanno assunto alcolici fuori dalle discoteche o hanno acquistato le bottiglie al supermercato e le hanno portate con sé. Del resto, ce l'hanno confermato gli stessi ministri e, parlando con i colleghi, viene sollevato il dubbio politico se ritornare sui propri passi sia il segnale giusto da dare.

Io credo che il Parlamento abbia non solo il diritto, ma anche il dovere di ripensarci, se una norma non ha funzionato. All'epoca, il collega Moffa è stato il presentatore di quel famoso emendamento. Non condivido, dunque, la motivazione della non attinenza alla materia, perché il collega Moffa l'ha presentato proprio su un decreto-legge che disciplinava la materia della circolazione stradale. Se l'emendamento era attinente alla materia nel 2007, credo che lo sia anche oggi.

Vi chiedo di non farvi trascinare dall'emotività, come purtroppo è successo in Senato. Il segnale più corretto che potremmo dare sarebbe il voto all'unanimità. La cosa migliore sarebbe votare come abbiamo fatto anche in occasione del disegno di legge comunitaria, dove l'emendamento del collega Pini è passato più o meno all'unanimità. Questo darebbe più serietà al lavoro che abbiamo fatto, perché credo che nessuno potrà mettere in dubbio che questa Commissione ha adottato misure severissime contro chi guida in stato

di ebbrezza. Credo che siamo tutti d'accordo su questo e voteremo tutti convintamente questi provvedimenti.

Quella di vietare la somministrazione di alcolici dopo le due è pura ipocrisia, quindi invito tutti ad accogliere l'emendamento del collega Montagnoli, che ieri avevo chiesto di sottoscrivere — avevo, peraltro, già ritirato i miei — perché credo che sui suoi contenuti potremmo convergere tutti. In caso di problemi di pubblica sicurezza, il sindaco, avendone facoltà, potrebbe riservarsi di revocare le precedenti concessioni. Credo che questo rappresenti un buon punto di mediazione tra le varie esigenze e abbia anche la possibilità di convincere i colleghi del Senato.

MARIO LOVELLI. Capisco le motivazioni con cui i colleghi che hanno presentato questo emendamento sostengono la loro posizione. D'altronde, il relatore ha risposto in modo molto « politichese », affermando che non dobbiamo occuparci noi di questo tema, ma qualcun altro.

In realtà, sembra difficile evitare di occuparcene. Considerato che, come sa bene chi si è occupato della materia anche nella passata legislatura, questo punto era stato già allora oggetto di discussione, penso che oggi sarebbe un segnale discutibile ritornare su una norma che è già efficace da almeno due anni, anche se sulla sua utilità si può certamente dibattere.

Il collega che parlava di nomadismo etilico ha svolto un'analisi del problema. Tuttavia, non possiamo rincorrere tutte le possibili abitudini giovanili per verificare le controindicazioni normative.

A mio avviso, in un provvedimento in cui si dà un segnale molto chiaro in termini di tolleranza rispetto agli abusi alla guida, è discutibile dare un segnale in parziale controtendenza, salvo che non si subiscano le sollecitazioni di un certo lobbismo che spinge per prendere determinate decisioni.

Penso che sarebbe sbagliato approvare una norma sulla base di queste spinte. È stato ricordato che questa norma è già passata nella *navette* Camera-Senato in

altri provvedimenti, ed è vero che alla Camera è passata un po' sotto traccia, quindi di soppiatto, per poi ricomparire successivamente e con maggiore evidenza al Senato. Mi viene in mente — scusate se vado fuori tema — la norma che applica la decurtazione dei punti sulla patente (in base all'attuale decreto sicurezza) anche a chi va in bicicletta. Spero che questa norma abbia richiamato l'attenzione di tutti; ho presentato un emendamento che è stato dichiarato non ammissibile per estraneità di materia, ma sottolineo che con l'entrata in vigore della legge sulla sicurezza saranno tolti i punti sulla patente al ciclista che non rispetta le regole. Chi non ha la patente, invece, può ubriacarsi in bicicletta: capite l'incoerenza della norma.

Tornando all'emendamento in esame, il richiamo al federalismo mi sembra più che opportuno in materia di poteri dei sindaci, ma anche su questo avanzo una perplessità sul fatto di prevedere comunque dei termini. Se federalismo dev'essere, lo sia, e il sindaco decida.

Penso che questo sia un indirizzo nazionale che è opportuno mantenere.

ANGELO COMPAGNON. Io credo che questa sia l'ennesima dimostrazione — nessuno me ne voglia, né il relatore, né il presidente, né i colleghi — della leggerezza o superficialità con cui abbiamo affrontato questo provvedimento, pur di arrivare in fondo ed eventualmente anche « barattarlo » al Senato attraverso accordi trasversali. Queste possono essere solo supposizioni, ma la superficialità rimane.

Rimane anche la preoccupazione di chi, come me, non crede assolutamente in questa *escalation* di inasprimento di pene e sanzioni. In questo caso, però, c'è un problema che riguarda la nostra Commissione: ricordo che, durante le audizioni, avevamo approfondito questo tema del limite delle ore 2 per quanto riguarda la somministrazione di bevande alcoliche e tutti avevamo convenuto, alla luce delle audizioni, che tale previsione non aveva prodotto nulla di positivo. Si era anche osservato che, al limite, sarebbe stato

meglio addirittura chiudere le discoteche o gli altri locali alle 2, mentre lasciarli aperti non aveva alcun senso.

Ora si è cambiata di nuovo opinione, indubbiamente — come ha già detto qualche mio collega — per fattori emotivi o di altro genere che spesso inducono a una legislazione che, alla fine, a mio avviso otterrà solo di indurre rabbia in molti cittadini contro l'asprezza delle pene e delle sanzioni. Penso, in particolare, ai cinque anni di revoca della patente, che fortunatamente sono diventati tre.

Credo che dobbiamo essere in grado di renderci conto se le norme che approviamo funzionano. È stato dimostrato da tutti che il divieto non è servito a niente.

Si deve tenere conto di occasioni particolari — ad esempio, i capodanni o altre occasioni simili — in cui, indubbiamente, norme di questo tipo possono dar luogo a sanzioni eccessive, a fronte di situazioni normalissime.

Ho ascoltato con piacere il discorso di Lovelli a proposito di chi va in bicicletta, ed è l'unico punto su cui concordo. Non riesco a capire quale mente lucida o contorta possa concepire simili idee, ma forse lo è la mia mente, contorta.

Alla fine, rimane il fatto che questa Commissione, non approvando questo emendamento, rischia di dare il segnale di non andare incontro a quanto emerso durante il periodo delle audizioni, rispetto a norme che non hanno prodotto nessuna sicurezza.

AURELIO SALVATORE MISITI. Credo che abbia ragione il relatore quando sostiene che questo argomento non è del tutto attinente, dal momento che noi ci occupiamo del codice della strada.

La questione della vendita degli alcolici dovrebbe essere generalmente responsabilità dell'amministrazione locale. Noi ci occupiamo dei frequentatori dei locali i quali, una volta fuori, non devono avere un tasso di alcol eccedente i limiti previsti. Questa è la mia personale opinione.

Se dobbiamo entrare nel merito di questa questione — forse lo faremo in un'altra legge — dobbiamo sapere che

effettivamente essa è molto marginale rispetto alla materia del provvedimento. Dovremmo, inoltre, prevedere che tutti i locali che vendono alcolici non debbano più farlo da una determinata ora in poi. Ciò deve valere per tutti i locali — lo sottolineo — perché, se di fronte a una discoteca c'è un locale aperto che vende alcolici, basta spostarsi di qualche metro. Secondo me, o prendiamo il toro per le corna, oppure lasciamo le cose come stanno, auspicando che si intervenga in altra sede.

La proposta dei colleghi della Lega di dare responsabilità al sindaco in questo campo mi convince pienamente. Tuttavia dovremmo imporre a tutti i locali lo stesso limite.

O decidiamo di affrontare la questione in un'altra legge, oppure conferiamo la responsabilità al sindaco, con l'indicazione di riferire il limite a tutti i locali e non solo alle discoteche.

SILVIA VELO. Da un paio d'anni, ormai, la discussione su questo argomento scivola in rivoli collaterali che tendono a far perdere di vista l'obiettivo principale.

Innanzitutto, non posso condividere le parole del relatore quando dice che questa non è la sede giusta per discutere di questo tema, perché lo stesso relatore è il primo firmatario dell'emendamento che ha introdotto tale divieto in sede di decreto legge sulla sicurezza stradale.

Insomma, ce ne siamo già occupati e ce ne stiamo occupando, e del resto stiamo convivendo con provvedimenti *omnibus* e vediamo passarci sotto il naso disposizioni che riguardano i trasporti perché diventano di competenza di altre Commissioni. Mi sembra, dunque, un'argomentazione alquanto discutibile e labile.

Il tema è sicuramente controverso: le audizioni che abbiamo tenuto hanno fatto emergere esiti diversi sull'efficacia di questo provvedimento. Al di là di come si pensi, nella sostanza, di porre un divieto alla vendita di alcolici dopo una certa ora della notte, è certo che la norma, così come è scritta, è sbagliata, iniqua e discriminatoria. Il divieto deve valere per

tutti o per nessuno. Dovremmo, quindi, avere il coraggio almeno di aggiustare questo termine.

Riepilogando, dunque, sollevo dubbi sul fatto che la materia non sia di nostra competenza; ribadisco che la norma è sbagliata e discriminatoria; sottolineo che il relatore è coerente, perché è autore, transitoriamente pentito ma primo firmatario, di questa previsione. Personalmente non ho capito qual è la posizione del Governo. Diciamo pure che io non ricordo quanto hanno affermato i ministri — tanti e con competenze diverse — venuti in audizione. Il sottosegretario si presenta in questa sede a rappresentare il Governo, ma mi pare di capire — stando a quanto riferisce a memoria il collega Montagnoli, di cui mi fido ciecamente — abbia una posizione differente rispetto a quella dei ministri intervenuti.

Facciamo almeno cadere l'ipocrisia su questo punto e decidiamo la strada da seguire. Se si decide che la vendita dopo una certa ora è utile, occorre autorizzarla per tutti. Se si decide che non è utile, occorre vietarla a tutti. Poiché sul tema della sicurezza ci aspettiamo reazioni, in un senso o nell'altro, dell'opinione pubblica e dei mezzi di comunicazione, è fondamentale che il Governo si assuma una responsabilità e sia in prima linea con un comportamento chiaro.

Personalmente, ritengo che la chiarezza vorrebbe che una norma riguardi tutti o nessuno e non una via di mezzo poco convincente. Auspico che ognuno si assumi le responsabilità che gli competono.

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per ringraziare il Ministro Matteoli, che abbiamo invitato in audizione su altri temi, ma tra poco interverrà nel nostro dibattito.

SILVANO MOFFA, Relatore. Nella mia vita cerco sempre di essere coerente, quindi mi sforzo anche di dare una *ratio* a ciò che dico, indipendentemente dalle aggettivazioni che si possono usare.

Ricordo benissimo il dibattito che si è sviluppato intorno al problema delle 2 di

notte e ricordo anche il modo in cui si procedeva su questa materia, a colpi di decreti legge, sulla scorta dell'emergenza delle morti del sabato sera. L'emendamento in questione fu presentato in un contesto di questo tipo, in un momento particolare nel quale, tra l'altro, erano in discussione un disegno di legge presso la IX Commissione e un decreto-legge del ministro, che si sovrappose al disegno di legge creando non poca confusione.

L'emendamento — lo dico soprattutto per chi era presente — nacque anche come forma di mediazione, per cercare di inviare subito un segnale sotto il profilo della sicurezza. Ciò comportava, peraltro, un ripensamento complessivo della materia ed ebbe quindi il significato conferitogli poi, giustamente, dal Parlamento, anche se in una seduta abbastanza confusa.

Indipendentemente dalle valutazioni personali che posso fare — sono convinto quanto chi ha parlato prima di me del fatto che l'aumento dei controlli abbia inciso enormemente per ridurre l'incidentalità notturna del sabato sera — esiste, però, un dato di fatto oggettivo, che noi abbiamo registrato anche nelle audizioni. La polizia stradale, per esempio, è uno degli organismi che sostiene l'importanza di questo emendamento ai fini del contenimento del fenomeno. E non credo che la polizia stradale faccia valutazioni di ordine ideologico o politico. Se un limite esisteva, è quello evidenziato dall'onorevole Velo, ossia il fatto che il provvedimento riguardava una categoria particolare, quella delle discoteche, e non altri soggetti.

Io non ho espresso una riserva sulla sostanza del ragionamento; mi sono riferito espressamente all'emendamento che è stato presentato, che conferisce al sindaco la possibilità di emettere ordinanze, quindi provvedimenti di specie, che regolarizzano questa materia in maniera diversa.

Per questo mi sono permesso di dire che la materia non era attinente, poiché essa assumeva un profilo diverso. Se la Commissione ritiene che si tratti di un argomento che deve essere ripreso, credo

che ne dovremmo parlare anche con la Commissione attività produttive, perché riguarda il campo della somministrazione degli alcolici.

In questa sede stiamo lavorando a un provvedimento sulla sicurezza stradale che inasprisce alcune pene, che è il risultato di un confronto importante e positivo, con mediazioni anche difficili, ma che hanno portato a un risultato importante. Non vorrei — lo dico a scanso di equivoci, anche perché ognuno deve rispondere alla propria coscienza e alla propria coerenza — che venisse meno il nostro intendimento comune, che ci ha portato anche alla sede legislativa e, quindi, ad accelerare i tempi in vista dell'approssimarsi dell'estate, rispetto a un fenomeno che nel periodo estivo assume, soprattutto per i giovani, proporzioni serie.

Dobbiamo tener conto di questi fatti. Non stiamo cercando di trovare codicilli per aiutare da una parte il giudice o dall'altra l'avvocato, ma stiamo difendendo le vite umane. Non vorrei che un pacchetto così articolato e importante, predisposto con la collaborazione del Governo (in particolare del Ministero delle infrastrutture) a ridefinire una parte importante del codice, venga compromesso perché dobbiamo discutere sul limite delle 2 di notte.

Se questo si verificherà, a fronte di un'approvazione, credo che mettere da parte questo argomento sia un elemento di saggezza per consentirci di cogliere risultati importanti.

AURELIO SALVATORE MISITI. Mi dispiace respingere un emendamento che va in una direzione che condivido. Pertanto, poiché in caso di votazione avverrà questo, pregherei i colleghi che hanno presentato questo emendamento di ritirarlo e di trasformarlo in un ordine del giorno, in modo che il Governo si impegni a trattare la materia in modo più ampio, nell'ambito della legge che sarà presentata e che richiederà la delega al Governo per risolvere il problema del codice della strada.

Se i colleghi sono d'accordo, abbiamo risolto il problema. Bocciare una proposta

di questo genere, che secondo me, aumentando le responsabilità dei sindaci, si muove nella giusta ottica del federalismo, mi sembra sbagliato.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Matteoli, che ringrazio nuovamente.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo potrebbe risolvere casi come questi rimettendosi al Parlamento, ma ciò non sarebbe giusto e non sarebbe corretto nemmeno sotto il profilo morale.

Esiste un problema, sollevato ora dall'onorevole Misiti e prima dal relatore. Questa Commissione ha lavorato con grande sensibilità e con grande buonsenso ed è arrivata alla sede legislativa. Dico subito — non sono un ipocrita — che sono perfettamente d'accordo con l'emendamento presentato: la norma deve valere per tutti. Non basta mettersi la coscienza a posto introducendo il divieto a partire dalle due di notte. Il problema rimane sempre quello dei controlli.

Poiché da questo punto di vista il provvedimento costruito è molto severo — ringrazio il Parlamento e questa Commissione per il lavoro svolto — anche delegare ai sindaci diventa un problema. Consideriamo il caso — i colleghi della Lega avranno sicuramente già fatto questa riflessione — di due comuni confinanti i cui sindaci assumono provvedimenti differenti. Le discoteche si trovano spesso in luoghi isolati e per raggiungerle i giovani, ma anche i meno giovani, devono attraversare più comuni e questa disparità potrebbe creare dei problemi. Come è stato proposto, potremmo dunque esaminare questa norma in una sede diversa, senza dividere la Commissione nel momento in cui stiamo per arrivare finalmente all'approvazione del provvedimento in sede legislativa, e cercare di accelerare l'approvazione del provvedimento per farlo diventare legge entro il mese di agosto. Credo che questa sia una proposta di buon senso. Possiamo anche decidere questo passaggio alla Commissione Attività produttive, per vedere se si riesce a tro-

vare un accordo. Tuttavia, ritengo che compromettere l'ottimo lavoro realizzato per mesi per imporre un limite di orario sarebbe sbagliato.

Lo ripeto, l'emendamento che è stato presentato ha la sua validità. Avrei difficoltà, come parlamentare, a votare contro, ma mi rendo conto che non si tratta di convinzioni di partito, perché ci sono sensibilità diverse che attraversano anche i partiti al loro interno. Si possono avere idee differenti, su norme di questo tipo non è obbligatorio che tutti i rappresentanti dello stesso partito condividano il medesimo punto di vista.

Se si riesce a operare in questa direzione, dunque, sarà possibile chiudere il provvedimento in tempi brevi, per averlo a disposizione nel mese di agosto. Diversamente, compromettere il lavoro svolto in queste settimane e in questi mesi solo per diversità di opinioni su questo tema mi sembrerebbe inopportuno e certamente andremmo contro gli interessi generali del Paese.

PRESIDENTE. Vorrei comunque ringraziare il Ministro, il sottosegretario e tutti gli uffici, perché in questi mesi abbiamo lavorato molto bene e siamo arrivati a definire un pacchetto di norme importanti, in sede legislativa, in Commissione, il che non era mai accaduto nella storia repubblicana su un tema, come quello del codice della strada, rispetto al quale di solito ci sono norme episodiche «infilate» nei vari provvedimenti. Ritengo che questo sia un fatto importante.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Sicuramente, come abbiamo detto in più occasioni, il testo è stato condiviso e ci abbiamo lavorato per tanto tempo. A fine anno si parlava di tasso alcolemico zero per tutti, mentre poi, in seguito alla verifica dei dati sugli incidenti mortali e sui feriti, sono state individuate alcune categorie — i giovani, i neopatentati, chi trasporta merci, chi svolge servizi pubblici — abbiamo diversificato le sanzioni in base ai tassi alcolici e siamo andati in quella direzione tutti insieme. Siamo arrivati alla

sede legislativa proprio perché si tratta di un testo concordato.

Considerato che la questione del divieto di somministrare alcolici dopo le 2 di notte è in discussione da mesi e che le audizioni tenute da lei, signor Ministro, e dal ministro Maroni, hanno confermato gli esiti deludenti di questa disposizione, stiamo ancora chiedendo l'aumento dei controlli. In ultimo, prima della sottoscrizione della legislativa, si era pervenuti all'accordo, delegando chi parla a consultarsi anche con il Ministero dell'interno (forse il più competente in tema di controlli stradali) e abbiamo deciso di prevedere una delega agli enti locali.

L'emendamento, la legislativa e tutto il percorso sono nati da queste premesse. Oggi mi trovo davvero in difficoltà, nel vedere che il relatore e parte della maggioranza cambiano parere. Si tratta di un problema politico e di correttezza. Sarò anche alla prima legislatura, ma credo che, se viene raggiunto l'accordo su più provvedimenti, tra cui questo, ci si debba comportare di conseguenza.

Spostare la questione sulla Commissione Attività produttive — che ha già esaminato una proposta più o meno simile e ha già espresso all'unanimità il parere favorevole — significa solo posticipare ancora un tema su cui discutiamo da un anno. Sono abituato a dire le cose come stanno. A mio avviso, l'emendamento va discusso oggi — visto che anche lei ritiene che sia impostato in maniera corretta — per andare avanti e portare il testo al Senato, altrimenti penso che si ponga un problema di correttezza e di dialogo.

Siamo arrivati a qualche divergenza di opinioni nella fase finale, ma abbiamo impostato tutto il testo insieme. Ritengo, quindi, che sia corretto mantenere l'emendamento e di conferire questa competenza agli enti locali. Si continua a parlare di federalismo: ebbene, sicuramente il sindaco ha la responsabilità, conosce il proprio territorio e trasferirgli i poteri in materia è la soluzione migliore.

GIANLUCA PINI. Voglio innanzitutto ringraziare il Ministro Matteoli per il co-

raggio, nel senso che finalmente si riesce a discutere senza quel velo di ipocrisia che purtroppo ha permeato il voto sul disegno di legge comunitaria per il 2008 al Senato. Lo ringrazio perché ha valutato obiettivamente la portata di questo emendamento.

Mi preme ribadire un concetto che ho già espresso nel mio intervento precedente. Questo emendamento, conferendo ai sindaci il potere di definire non solo l'orario di chiusura degli esercizi, ma anche quello in cui si può interrompere la somministrazione di bevande alcoliche, mira a realizzare un'equiparazione fra chi fa somministrazione di alcolici e anche intrattenimento e spettacolo e chi, invece, non lo fa. Il rischio che lei paventava prima, di differenziazione fra un comune e l'altro, avviene già adesso, perché esiste una disparità di trattamento.

Non voglio scomodare il trattato istitutivo dell'Unione europea, ma sottolineo comunque che esistono profili di compatibilità anche con l'ordinamento comunitario, che viene violato sul piano della libera concorrenza. Due esercizi che hanno la stessa licenza, con la semplice differenza che uno non offre musica e l'altro offre spettacolo, vengono trattati in maniera diversa. Ci sono diverse cause pendenti in materia alla Corte di giustizia delle Comunità europee, che sicuramente ci contesterà un'infrazione e ci condannerà, costringendoci, quindi, a rivedere — ed è per questo motivo che, in maniera anticipata, avevamo incluso questo aspetto all'interno della legge comunitaria — questa norma.

Ora abbiamo la possibilità di farlo. Capisco il timore per il passaggio al Senato, però — detto fuori dai denti — se si teme l'opposizione del sottosegretario Giovanardi al Senato, non ci interessa assolutamente nulla. Non è possibile che un sottosegretario tenga in scacco l'intero Governo su una questione sulla quale ha legittimamente basato tutta la sua carriera politica. Non può tenere in scacco una categoria economica importantissima per il turismo, bloccare provvedimenti che devono essere presi a tutela dei giovani e, soprattutto, impedire il buonsenso. Non ci

nascondiamo dietro un dito, sostenendo che al Senato potrebbero esserci problemi. Sappiamo benissimo quali sono i problemi che si sono evidenziati.

Ribadisco, e chiedo che rimanga a verbale in maniera esplicita, che l'emendamento è stato respinto perché è stato sostenuto che non fosse materia di competenza specifica e che andasse spostata sul codice della strada. Questo è stato detto al Senato, quando è stato votato in XIV Commissione lo stralcio di tale disposizione.

Siamo, adesso, arrivati al dibattito sulla sicurezza stradale. Nello stesso modo in cui, nella precedente occasione, la norma venne inserita in un testo riguardante la sicurezza stradale, analogamente ora questa Commissione è assolutamente competente e il provvedimento di cui stiamo parlando è del tutto adeguato a intervenire sulla norma.

Non vi sono timori fondati perché, mentre nell'altra occasione, sulla legge comunitaria, si è verificato effettivamente un intervento da parte di alcuni ministri del Governo, che hanno proposto di riguardare il codice della strada senza creare problemi alla legge comunitaria (che era già in quarta lettura); in questo caso siamo in prima lettura in sede legislativa e il testo finirà al Senato con un accordo assolutamente blindato.

Ieri sera ci siamo confrontati con il Ministro Maroni, che ha ribadito il suo parere del tutto favorevole — come quello che lei ha espresso — su questa norma, perché se non altro conferisce ai sindaci la possibilità di trattare tutti ad armi pari. Se in un comune o in una zona (adesso esistono anche le unioni dei comuni) si decide di determinare un orario *standard* per tutti gli esercizi, questo deve valere davvero per tutti e non in maniera difforme. Altrimenti si profilano i rischi che lei paventava prima: i ragazzi escono dalle discoteche, salgono in macchina e iniziano a girare in tutti i locali che possono servire bevande alcoliche, molti dei quali (penso a uno dalle mie parti, in Romagna) offrono da bere in un bar e poi installano una macchina dotata di amplificatori dall'altra

parte del piazzale, dove la gente può ballare. Nessuno può fargli nulla, se non comminare una sanzione per disturbo della quiete pubblica.

Cerchiamo, dunque, di regolarizzare la situazione e di applicare il buonsenso e non abbiamo paura di qualcuno che usa l'ipocrisia per fermare questi fenomeni.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non vorrei essermi spiegato male: non ho timore di quello che può accadere al Senato. Non ho detto questo. Se ho dato questa impressione, evidentemente mi sono spiegato male. Mi sono limitato a dire che questa Commissione ha lavorato in sede legislativa, a mio avviso, molto bene e con buonsenso. Dividersi su questo argomento e rischiare di far saltare tutto mi parrebbe sbagliato. Il provvedimento avrà al Senato il percorso che i colleghi senatori riterranno opportuno.

Mi preoccupa ancora meno la posizione — mi dispiace di pensarla in maniera diversa rispetto a lui — del collega Giovanardi, ma non si tratta di una questione di oggi: tutte le volte che abbiamo affrontato questo problema, tra me e Giovanardi si è sempre verificata una diversità di vedute. Per carità, non c'è nulla di male, su argomenti come questi la si può pensare in maniera diversa. La mia preoccupazione è che venga compromesso un lavoro di mesi che questa Commissione ha svolto nell'interesse generale.

PRESIDENTE. Riterrei opportuno accantonare l'emendamento Montagnoli 22.23. Pur essendo emersa una discussione interessante, è opportuno fare una ricognizione ulteriore e un approfondimento per vedere se è possibile arrivare a una formulazione condivisa.

Se volete votiamo, ma forse è più opportuno aspettare 24 o 48 ore per verificare se si riesce a trovare una formulazione migliore. In fin dei conti, sappiamo già che i sindaci dei comuni che hanno le discoteche si comporteranno in un modo e quelli che non le hanno si comporteranno in un altro.

Il federalismo è lodevole, ma occorre che ci sia anche una norma nazionale che dia un indirizzo. Conoscete la mia opinione sul divieto di somministrazione delle bevande alcoliche dopo le due di notte: ho sempre sostenuto che questa è una norma assolutamente inutile per quanto riguarda il tema della sicurezza stradale. Poiché abbiamo delle difficoltà oggettive, concediamoci 24 ore di tempo. Questo ci costa, perché il passaggio del testo dalla Camera al Senato slitterà di una settimana, ma è preferibile fare tutte le verifiche del caso affinché, se esiste l'opportunità di definire un emendamento che risolva la questione e ci veda tutti uniti, possiamo votarlo. In caso contrario, voteremo l'attuale emendamento.

Se siete d'accordo, rinvierei il seguito dell'esame ad una prossima seduta. Per quanto riguarda il testo sulla sicurezza stradale, chiederei di votare, accantonando questo emendamento, la riformulazione dell'emendamento 6.3 del relatore, che ha assorbito parte delle richieste pervenute dal deputato Velo, per passare poi all'audizione del ministro Matteoli.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Presidente, visto che ormai il provvedimento lo conosciamo tutti e che l'emendamento mi sembra chiaro — ieri sera l'ho condiviso, come ho detto in Commissione, con il Ministro Maroni, ed ha ricevuto l'apprezzamento personale anche del Ministro Matteoli — chiedo che venga messo ai voti.

Da sei mesi discutiamo di questa norma: abbiamo conferito agli enti locali il potere di decidere, non vedo quale riformulazione possa proporre il relatore. Il testo, peraltro, ha ricevuto il parere favorevole di due autorevoli ministri.

PRESIDENTE. Io ho avanzato una proposta di accantonamento. Ritengo opportuno insistere perché la Commissione dedichi un'ulteriore riflessione a questo emendamento.

GIANLUCA PINI. Chiedo scusa, presidente, il collega Montagnoli aveva chiesto se il relatore, eventualmente, avesse una

proposta alternativa o migliorativa su cui discutere. È inutile accantonare l'emendamento per tornare sullo stesso testo.

PRESIDENTE. Ritengo che debba formularla.

GIANLUCA PINI. Chiedo al relatore di esprimersi a questo proposito, così potremo ragionare su qualcosa di concreto.

SILVANO MOFFA, Relatore. Credo che l'accantonamento sia stato chiesto proprio per cercare una nuova riformulazione, se possibile.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Aspetto che i ministri Matteoli e Maroni trovino una soluzione. Il relatore ha detto ieri che si sarebbe rimesso alla Commissione, oggi invece sostiene il contrario. Attendo che i ministri che hanno espresso parere favorevole riformolino l'emendamento in maniera corretta, così che possiamo votarlo, spero domani, in Commissione.

PRESIDENTE. Poiché si tratta di un argomento delicato, come sapete benissimo anche voi, su cui vogliamo avere la certezza che non venga accampato da parte di nessuno al Senato alcun motivo per farlo tornare alla Camera, compromettendo un lavoro durato sei mesi, si tratterebbe solo di perdere qualche giorno per effettuare le verifiche necessarie a livello governativo — ho chiesto anche al Ministro Matteoli di procedere in questa direzione — e parlamentare.

Anche il Partito democratico e l'Italia dei valori, se si trova una riformulazione condivisibile, non sono contrari all'emen-

damento. Questa non può essere una battaglia di bandiera, di un soggetto, di Giovanardi o di un partito. Deve essere, invece, una disposizione condivisa da un'ampia maggioranza politica, come tutto il provvedimento.

Facciamo, dunque, questo ulteriore sforzo, poiché penso che siamo vicini alla meta. Vediamo se effettivamente il Ministro Maroni confermerà la sua posizione e valutiamo anche la questione dei sindaci, su cui personalmente ho qualche dubbio. Consideriamo se è possibile arrivare a una nuova formulazione, in modo tale che, anche se perdiamo tre giorni, alla fine troviamo la soluzione.

L'emendamento 22.23 si intende quindi accantonato, al fine di cercare una riformulazione.

Avverto che il relatore ha predisposto una nuova formulazione del proprio emendamento 6.3, che recepisce, per quanto concerne il comma 1, la proposta dell'onorevole Velo.

Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento 6.3 del relatore, nel testo riformulato.

(È approvato).

Rinvio il seguito della discussione del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 15,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 16 settembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

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.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. Al comma 2 dell'articolo 72 del decreto legislativo 285 del 1992, dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

« c-bis) Sistemi elettronici per il controllo della frenata e della stabilità ».

1. 4. Montagnoli.

ART. 2.

Premettere il seguente comma:

01. Al comma 6 dell'articolo 23, secondo periodo, del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E ed F per ragioni d'interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 ».

*** 2. 4.** Compagnon.

(Approvato in linea di principio)

Premettere il seguente comma:

01. Al comma 6 dell'articolo 23, secondo periodo, del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E ed F per ragioni

d'interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 ».

*** 2. 2.** Antonino Foti.

(Approvato in linea di principio)

ART. 5.

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

2-bis. Al comma 15 del citato articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « Alle violazioni di cui al comma 12 » sono sostituite dalle seguenti: « Alle violazioni di cui ai commi 11 e 12 ».

5. 6. Il Relatore.

(Approvato in linea di principio)

Al comma 5, sostituire le parole da: a decorrere dalla data fino alla fine del comma con le seguenti: ai veicoli immatricolati a decorrere dal 1o gennaio 2011.

5. 7. Il Relatore.

ART. 6.

Sopprimerlo.

6. 1. Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavita, Boffa.

Al comma 1, capoverso articolo 94-bis, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: « trasferimenti di proprietà » sono sostituite dalle seguenti: « mutamenti » e le parole: « persone giuridiche » sono sostituite dalla seguente: « non »;

b) al terzo periodo, dopo le parole: « deve essere registrata » sono aggiunte le seguenti: « in deroga a qualunque diversa disposizione »;

c) al quarto e ultimo periodo, le parole: « la corretta intestazione » sono sostituite dalle seguenti: « il corretto uso ».

Conseguentemente, al comma 1, capoverso articolo 94-bis, comma 2, dopo la parola: viola inserire le seguenti: i divieti e.

6. 2. Velo.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 6.

(Introduzione dell'articolo 94-bis e modifica all'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di intestazioni fittizie).

1. Dopo l'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 94-bis.

(Divieto di intestazione fittizia dei veicoli).

1. Le formalità di cui agli articoli 93 e 94, nonché il rilascio o l'aggiornamento del certificato di circolazione e delle targhe di cui all'articolo 97 non possono essere effettuate quando l'acquirente non abbia il possesso del veicolo e compia l'operazione dissimulando l'identità del soggetto che effettivamente ne dispone.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda l'effettuazione di una delle formalità di cui al comma 1 in

violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. La sanzione di cui al periodo precedente si applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione.

3. La violazione di cui al comma 2 comporta la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del Titolo VI.

4. Il veicolo in relazione al quale sono effettuate le operazioni di cui al comma 1 è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal P.R.A. e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancellazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2, dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, sono disciplinati i casi e le modalità con le quali l'archivio di cui ai citati articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5, e il P.R.A. segnalano agli organi di polizia di cui all'articolo 12, comma 1, le fattispecie che, anche per le particolari condizioni dei soggetti interessati o per l'elevato numero di veicoli coinvolti, siano tali da far presumere possibili fenomeni di abuso e di intestazione fittizia dei veicoli ».

2. All'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 2-bis. In caso di circolazione dopo la cancellazione si applicano le sanzioni di cui al comma 7 dell'articolo 93 ».

6. 3. Il Relatore.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 6.

(Introduzione dell'articolo 94-bis e modifica all'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di divieto di intestazioni fittizie).

1. Dopo l'articolo 94 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 94-bis.

(Divieto di intestazione fittizia uso dei veicoli).

1. Le formalità di cui agli articoli 93 e 94, nonché il rilascio o l'aggiornamento del certificato di circolazione e delle targhe di cui all'articolo 97 non possono essere effettuate quando l'acquirente, l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto non abbiano il possesso del veicolo e compiano l'operazione dissimulando l'identità del soggetto che effettivamente ne dispone, o ne abbia l'effettiva responsabilità. Ogni mutamento giuridico dell'intestazione deve essere registrato nell'archivio di cui al comma 4.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda l'effettuazione di una delle formalità di cui al comma 1 in violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. La sanzione di cui al periodo precedente si applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione.

3. La violazione di cui al comma 2 comporta la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del Titolo VI.

4. Il veicolo in relazione al quale sono effettuate le operazioni di cui al comma 1 è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal P.R.A. e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancella-

zione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2, dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'interno, sono disciplinati i casi e le modalità con le quali l'archivio di cui ai citati articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5, e il P.R.A. segnalano agli organi di polizia di cui all'articolo 12, comma 1, le fattispecie che, anche per le particolari condizioni dei soggetti interessati o per l'elevato numero di veicoli coinvolti, siano tali da far presumere possibili fenomeni di abuso e di intestazione fittizia dei veicoli ».

2. All'articolo 96 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 2-bis. In caso di circolazione dopo la cancellazione si applicano le sanzioni di cui al comma 7 dell'articolo 93 ».

6. 3. (nuova formulazione). Il Relatore.

(Approvato in linea di principio)

ART. 11.

Sopprimere la lettera a) del comma 1.

11. 1. Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa, Compagnon.

ART. 12.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. All'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 5 aggiungere il seguente: « 5-bis. La frequenza di un corso di guida sicura della durata minima di otto ore presso un Centro di Guida Sicura, laddove presente, consente a coloro che lo hanno frequentato di ottenere un punteggio aggiuntivo di sei punti. A tal fine, l'attestato di frequenza al corso deve essere trasmesso

all'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio, per l'aggiornamento dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ».

12. 2. Brugger, Zeller.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis) Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti disciplina modalità per l'incremento dei punti di cui all'articolo 126-bis del decreto legislativo 285 del 1992, e successive modificazioni per gli automobilisti che volontariamente frequentano corsi di guida sicura.

12. 6. Montagnoli.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle risultanze di una apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida per le quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

12. 2. (nuova formulazione). Brugger, Zeller.

(Approvato in linea di principio)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base

delle risultanze di una apposita attività di studio e di sperimentazione, sono disciplinati i corsi di guida sicura avanzata, con particolare riferimento ai requisiti di idoneità dei soggetti che tengono i corsi, ai relativi programmi, ai requisiti di professionalità dei docenti e di idoneità delle attrezzature. Sono altresì individuate le disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, che prevedono la decurtazione di punteggio relativamente alla patente di guida per le quali la frequenza dei corsi di guida sicura avanzata è utile al recupero fino ad un massimo di cinque punti.

12. 6. (nuova formulazione). Montagnoli.

(Approvato in linea di principio)

ART. 15.

Al comma 1, lettera b), sopprimere il secondo periodo.

15. 5. Montagnoli.

Al comma 1, lettera b), secondo periodo, sostituire le parole: da tre a sei mesi con le seguenti: da uno a tre mesi.

15. 6. Zeller, Brugger, Montagnoli.

(Approvato in linea di principio)

Al comma 12-bis, sostituire le parole: sono devoluti con le seguenti: sono attribuiti.

Conseguentemente, al comma 12-ter, sostituire le parole: e i tempi di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis dall'ente che ha effettuato l'accertamento all'ente che ne è destinatario ai sensi del medesimo comma con le seguenti: le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis all'ente al quale sono attribuiti ai sensi del medesimo comma.

0. 15. 9. 2. (nuova formulazione). Misiti.

(Approvato in linea di principio)

Al capoverso comma 12-bis, dopo le parole: sono devoluti all'ente proprietario della strada *aggiungere le seguenti:* o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381,.

0. 15. 9. 3. Zeller, Brugger.

(Approvato in linea di principio)

All'emendamento 15.9, al capoverso 12-bis aggiungere in fine le seguenti parole: ed utilizzate nello stesso ambito provinciale.

0. 15. 9. 4. Montagnoli.

ART. 15.

Al comma 1, lettera d), sostituire il capoverso comma 12-bis con i seguenti:

12-bis. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1o agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono devoluti all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento.

12-ter. Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità e i tempi di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis dall'ente che ha effettuato l'accertamento all'ente che ne è destinatario ai sensi del medesimo comma.

15. 9. Il Relatore.

Al comma 1, sostituire la lettera d) con la seguente:

d) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 12-bis. I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1o agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono devoluti all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento. All'ente da cui dipende l'organo accertatore spetta una quota dei proventi idonea a recuperare le spese di accertamento.

12-ter. Con decreto del Ministro dell'interno, da emanare di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità e i tempi di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis dall'ente che ha effettuato l'accertamento all'ente che ne è destinatario ai sensi del medesimo comma, nonché l'entità e le modalità di assegnazione all'ente da cui dipende l'organo accertatore della quota di cui all'ultimo periodo del comma 12-bis ».

15. 9. (nuova formulazione). Il Relatore.

(Approvato in linea di principio)

Al comma 1, lettera d), capoverso comma 12-bis, sostituire le parole da: ai Corpi *fino a:* dell'articolo 12 *con le seguenti:* agli enti locali.

15. 8. Toto.

ART. 22.

Al comma 2, ART. 186-bis, comma 1 sostituire la lettera c) con la seguente:

c) i conducenti di cui agli articoli 88, 89 e 90, di autoveicoli di massa comples-

siva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, autoarticolati e autosnodati che esercitano l'attività di trasporto di merci pericolose di cui all'articolo 168.

Conseguentemente sopprimere la lettera d).

22. 9. Montagnoli.

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

3-bis. All'articolo 6, comma 2 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160 dopo le parole: « 2 della notte » aggiungere « , salvo diverse disposizioni del Sindaco successivamente a tale ora e comunque non oltre 30 minuti prima dell'orario di chiusura ».

3-ter. All'articolo 6, comma 3 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160 le parole: « dell'autorità competente » sono sostituite con le parole: « del Sindaco ».

22. 23. Montagnoli, Pini.

Al comma 1, lettera a), capoverso c-bis), dopo le parole: affidate in concessione, aggiungere le seguenti: e delle strade extraurbane principali quando le violazioni siano accertate da qualunque organo di polizia stradale.

23. 4. Montagnoli.

ART. 27.

Al comma 1, lettera b), capoverso 3-ter, sostituire le parole: prima di cinque anni con le seguenti: prima di tre anni.

27. 3. Zeller, Brugger.

(Approvato in linea di principio)

ART. 33.

Dopo l'articolo 33 aggiungere il seguente:

ART. 33-bis.

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, si procede ad un aggiornamento dell'appendice IX, prevista dall'articolo 238 del regolamento, con riferimento agli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.

2. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

33. 01. Montagnoli.

ART. 40.

All'articolo 40, dopo il comma 2 aggiungere il seguente:

2-bis. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo l'amministrazione competente provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

40. 3. Montagnoli.

ART. 40.

Al comma 1, sostituire le parole: dei nuovi impianti con le seguenti: degli impianti.

Conseguentemente, aggiungere in fine il seguente comma:

2-bis. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in

euro 750.000 per l'anno 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con

modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

40. 3. *(nuova formulazione).* Montagnoli.

(Approvato in linea di principio)

