

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