

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RESOCONTO STENOGRAFICO
SEDE LEGISLATIVA

9.

SEDUTA DI MARTEDÌ 21 LUGLIO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	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	
Testo unificato delle proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):			
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			

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: Misto-RRP.

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 psico-fisica 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

PAG.

PAG.

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, <i>Presidente</i>	4, 6, 7, 8, 9, 10 11, 12, 13, 14, 15, 16 18, 19, 20, 21, 30, 31
Biasotti Sandro (PdL)	11, 16, 18, 23
Buonanno Gianluca (LNP)	18
Compagnon Angelo (UdC)	14, 18, 19, 21
Farina Coscioni Maria Antonietta (PD) ...	21
Foti Antonino (PdL)	11, 21
Garofalo Vincenzo (PdL)	6, 9
Giachino Bartolomeo, <i>Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i> ..	6, 7, 8 9, 11, 12, 14, 15 16, 17, 18, 20, 30
Iapicca Maurizio (PdL)	8
Lovelli Mario (PD)	8, 17
Meta Michele Pompeo (PD)	28
Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	17, 25
Moffa Silvano (PdL), <i>Relatore</i> .	6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 17, 19, 29
Monai Carlo (IdV)	18, 19
Montagnoli Alessandro (LNP)	9, 14, 15, 26
Motta Carmen (PD)	16, 17, 21
Nizzi Settimo (PdL)	17, 20
Velo Silvia (PD)	8, 10, 17, 18, 23, 24
Zeller Karl (Misto-Min.ling)	9, 12, 20, 23

Sostituzioni:

Valducci Mario, <i>Presidente</i>	31
---	----

Votazione finale:

Valducci Mario, <i>Presidente</i>	32
---	----

ALLEGATI:

<i>Allegato 1):</i> Proposte emendative riferite al testo unificato	33
<i>Allegato 2):</i> Ordini del giorno	59
<i>Allegato 3):</i> Correzioni di forma	80

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 16,20.

(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.

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: 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 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 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, in sede legislativa, 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 stupefacenti»; 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».

Avverto che le Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso il parere sugli emendamenti approvati in linea di principio di propria competenza. In particolare, hanno espresso parere favorevole le Commissioni VI, VIII e XIII; hanno espresso parere favorevole con condizioni e, in alcuni casi, anche con osservazioni, e parere contrario su alcune proposte emendative, le Commissioni I, II, V, VII, XII e XIV.

Avverto, altresì, che il relatore ha presentato il nuovo emendamento 24.2, volto a recepire la condizione sul testo posta nel parere dalla V Commissione.

Invito, quindi, i presentatori a ritirare gli emendamenti 1.15 del relatore (nuova formulazione), gli identici emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21, nella nuova formulazione, e Montagnoli 40.3, nella nuova formulazione, sui quali hanno espresso parere contrario rispettivamente la Commissione politiche dell'Unione eu-

ropea, la Commissione giustizia e la Commissione bilancio. Ricordo, infatti, che nel caso in cui la Commissione non ritenga di aderire al parere delle Commissioni alle quali si applichino i commi 3 e 3-bis dell'articolo 93 del Regolamento, e queste vi insistano, il progetto di legge è rimesso all'Assemblea.

Avverto infine che il relatore ha predisposto una riformulazione degli emendamenti già approvati in linea di principio, in modo da tener conto delle condizioni e, in alcuni casi, anche delle osservazioni poste nei pareri trasmessi.

Ricordo che tutti gli emendamenti, approvati in linea di principio, saranno posti nuovamente in votazione.

Il relatore illustrerà, articolo per articolo, le riformulazioni predisposte.

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

Riprendiamo l'esame dell'articolo 1 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione l'emendamento Toto 1.2.

(È approvato).

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ritiro l'emendamento 1.15 (*nuova formulazione*) a mia firma, su cui la XIV Commissione ha espresso parere contrario.

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato una ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 1.3. Chiedo al relatore di illustrarcela brevemente.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Ricordo ai colleghi che l'articolo 1 prevede l'utilizzo di pneumatici invernali in luogo di quelli da neve. Pertanto, interviene il discorso relativo all'omologazione. L'emendamento Garofalo è stato riformulato, recependo la condizione espressa dalla XIV Commissione, in quanto prevede l'adozione di un decreto ministeriale, previa verifica della normativa comunitaria in materia di tutela ambientale, sicurezza stradale e ca-

ratteristiche tecniche dei veicoli che circolano su strada (si tratta delle auto ecologiche).

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Garofalo 1.3.

VINCENZO GAROFALO. Accetto l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento a mia firma 1.3, proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Garofalo 1.3 (*ulteriore nuova formulazione*).

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 2 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione gli identici emendamenti Compagnon 2.4 e Foti 2.2.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'emendamento 2.5 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Iapicca 2.3.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Brugger 2.6.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 3, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Bratti e Motta 3.01 *(nuova formulazione)*.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 4, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 5 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione l'emendamento 5.5 del relatore *(nuova formulazione)*.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento 5.6 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 6 e dell'emendamento ad esso riferito.

Invito il relatore ad illustrare l'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento a sua firma 6.3.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'ulteriore nuova formulazione recepisce sia l'osservazione della I Commissione, con cui si chiede che il decreto ministeriale stabilisca anche i criteri di segnalazione delle fattispecie che fanno presumere intestazioni fittizie, sia l'osservazione della II Commissione, che chiede di sopprimere il riferimento all'effettiva responsabilità e all'obbligo di registrazione di ogni mutamento giuridico relativo ai veicoli. Stiamo parlando, ovviamente, di divieto di intestazioni fittizie dei veicoli.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento 6.3 del relatore.

PRESIDENTE. Ricordo che la modifica consiste nell'eliminazione, dopo le parole « del soggetto che effettivamente ne dispone » delle parole « o ne abbia l'effettiva responsabilità ».

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La *ratio* è, sostanzialmente, quella di evitare mutamenti giuridici che riguardano la registrazione nell'archivio generale.

Non si può fare diversamente, altrimenti si viola una norma penale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 6.3 del relatore *(ulteriore nuova formulazione)*.

(È approvato),

Pongo in votazione l'articolo 6, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 7 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento Montagnoli 7.2 *(ulteriore nuova formulazione)*.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 8 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 8.3 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 8, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Passiamo agli identici articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02, che hanno subito una riformulazione. Chiedo al relatore di illustrarcela.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Signor presidente, la riformulazione è tesa a recepire una condizione di invarianza finanziaria formulata dalla Commissione Bilancio. Vi si aggiunge una condizione proposta dalla VII Commissione cultura, la quale chiede sostanzialmente che il decreto ministeriale, volto a dare attuazione a questa disciplina, sia adottato di concerto con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca. Stiamo parlando, come ricorderete, della regolamentazione per la conduzione dei cosiddetti «quadricicli».

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione degli identici articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02.

MAURIZIO IAPICCA. Accetto l'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Mussolini 8.01 proposta dal relatore.

MARIO LOVELLI. Accetto l'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Vannucci 8.02 proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Il coinvolgimento del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca è dovuto al fatto che si tratta di corsi che si tengono anche nelle scuole. Ricordo che il patentino dei ciclomotori viene già dato oggi, in via teorica, nelle scuole.

Pongo in votazione gli identici articoli aggiuntivi Mussolini 8.01 e Vannucci 8.02 (*ulteriore nuova formulazione*).

(*Sono approvati*).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 9 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 9.1 del relatore.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 9, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 10 e alle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione l'emendamento Montagnoli 10.2.

(*È approvato*).

Passiamo all'emendamento Velo 10.3, su cui viene proposta una nuova riformulazione volta a recepire il parere delle Commissioni. Chiedo all'onorevole Moffa di illustrarla.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Signor presidente, anche in questo caso si tratta di una riformulazione che recepisce la condizione posta dalla Commissione bilancio, la quale chiede di prevedere che i costi relativi ai corsi di formazione per istruttori siano integralmente a carico dei soggetti richiedenti. Mi sembra una richiesta ragionevole.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento Velo 10.3.

SILVIA VELO. Accetto la nuova formulazione dell'emendamento a mia firma 10.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Velo 10.3 (*nuova formulazione*).

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento 10.4 del relatore (*nuova formulazione*).

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 10, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 11, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 12 e alle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione l'emendamento Compagnon 12.8.

(È approvato).

Passiamo ora all'emendamento 12.7 del relatore, di cui si propone una nuova formulazione.

Chiedo al relatore di illustrarla.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La nuova formulazione recepisce una condizione della V Commissione bilancio, con cui si richiede di sopprimere l'esenzione del pedaggio per i veicoli con targa Capitaneria di porto.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla nuova formulazione dell'emendamento 12.7

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 12.7 del relatore *(nuova formulazione)*.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti 12.2 Brugger e 12.6 Montagnoli. Avverto che il relatore ha presentato un'ulteriore nuova formulazione; chiedo quindi al relatore di illustrarcela.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La riforma recepisce una condizione della Commissione bilancio, in termini di invarianza finanziaria.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione degli emendamenti 12.2 Brugger e 12.6 Montagnoli.

KARL ZELLER. Accetto la nuova formulazione dell'emendamento Brugger 12.2, di cui sono cofirmatario.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accetto la nuova formulazione dell'emendamento 12.6 a mia firma proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli emendamenti Brugger 12.2 e Montagnoli 12.6 *(ulteriore nuova formulazione)*.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo 12, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 13 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Avverto che il relatore ha presentato una nuova formulazione all'emendamento 13.1 Garofalo. Invito quindi il relatore ad illustrarla.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Anche in questo caso si tratta di una riformulazione che riguarda una condizione posta dalla Commissione Bilancio, per cui le spese relative agli accertamenti sanitari, inclusi gli emolumenti da corrispondere ai medici, sono poste a carico dei soggetti richiedenti.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla nuova formulazione dell'emendamento 13.1 Garofalo.

VINCENZO GAROFALO. Accetto la nuova formulazione dell'emendamento a mia firma 13.1, proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Garofalo 13.1 *(nuova formulazione)*.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Pedoto 13.2.

(È approvato)

Pongo in votazione l'emendamento 13.4 del relatore.

(È approvato)

Pongo in votazione l'articolo 13, con le modifiche testé apportate.

(È approvato)

Passiamo all'esame dell'articolo 14, cui non sono riferite proposte emendative. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato)

Riprendiamo l'esame dell'articolo 15 e alle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione l'emendamento Zeller 15.6.

(È approvato)

Pongo in votazione il subemendamento Misiti 0.15.9.2 *(nuova formulazione)*.

(È approvato)

Pongo in votazione il subemendamento Zeller 0.15.9.3.

(È approvato)

Passiamo all'emendamento 15.9 del relatore.

SILVIA VELO. Dichiaro il mio voto contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 15.9 del relatore *(nuova formulazione)*.

(È approvato)

Pongo in votazione l'emendamento Baldelli 15.7 *(nuova formulazione)*.

(È approvato)

Pongo in votazione l'articolo 15, con le modifiche testé apportate.

(È approvato)

Passiamo all'esame dell'articolo 16, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato)

Passiamo all'esame dell'articolo 17, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato)

Riprendiamo l'esame dell'articolo 18 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento Bratti 18.1 *(nuova formulazione)*.

(È approvato)

Avverto che, in conseguenza dell'approvazione dell'emendamento Bratti 18.1, risulta soppresso l'articolo 18.

Passiamo all'esame dell'articolo 19, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato)

Passiamo all'esame dell'articolo 20, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato)

Passiamo all'esame dell'articolo 21. Nessuno chiedendo di intervenire, pongo in votazione l'articolo 21.

(È approvato)

Avverto che il relatore ha presentato una ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01. Invito quindi il relatore ad illustrarla.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La nuova riformulazione dell'emendamento Giammanco recepisce l'osservazione contenuta nel parere della XII Commissione (Affari sociali), con cui si richiede di adottare l'espressione « animali d'affezione, da reddito o protetti » e si chiede di formulare in termini più ampi l'obbligo relativo all'intervento di soccorso, anziché prevedere espressamente l'intervento di un medico veterinario. Mi sembra un suggerimento da accettare.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01.

ANTONINO FOTI. Accetto l'ulteriore nuova formulazione proposta dal relatore dell'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01, di cui sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Avverto che il deputato Mannucci ha chiesto di aggiungere la propria firma all'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01.

SANDRO BIASOTTI. Anch'io presidente intendo aggiungere la mia firma all'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Giammanco 21.01 (*ulteriore nuova formulazione*).

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 22 e delle proposte emendative ad esso presentate.

Avverto che il relatore ha presentato un'ulteriore nuova formulazione del proprio emendamento 22.25. Lo invito quindi ad illustrarla.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Si tratta di un argomento molto delicato, sul quale mi sembra che la Commissione giustizia abbia lavorato molto, così come la Commissione affari costituzionali. Stiamo parlando dei narco-test. L'ulteriore nuova riformulazione recepisce le condizioni contenute nel parere della II Commissione Giustizia, con le quali si prevede che gli accertamenti, consistenti nel prelievo di campioni di mucosa del cavo orale, siano effettuati da personale sanitario ausiliario delle forze di polizia, soltanto quando si ha ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. Si richiede, altresì, di prevedere che in caso di impossibilità di effettuare il prelievo da parte del personale sanitario ausiliario, o di rifiuto del conducente, questi sia accompagnato presso strutture sanitarie fisse o mobili, o presso strutture sanitarie pubbliche.

Risulta conseguentemente assorbita la condizione contenuta nel parere della I Commissione Affari costituzionali, secondo cui è necessario precisare che i soggetti autorizzati a sottoporre i conducenti agli accertamenti sono gli organi di polizia stradale.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ulteriore nuova formulazione dell'emendamento 22.25 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 22.25 del relatore (*ulteriore nuova formulazione*).

(È approvato).

Pongo in votazione l'identica nuova formulazione degli emendamenti Graziano 22.18, 22.19, 22.20 e 22.21, sulla quale ricordo che la II Commissione si è espressa con un parere contrario.

(È respinta).

Ricordo che l'articolo 22 riguarda la guida sotto l'influenza dell'alcol e in stato

di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di guida sotto l'influenza dell'alcol per conducenti con età inferiore a ventun anni o per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose.

Lo pongo in votazione, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Pongo in votazione gli articoli aggiuntivi Ceroni 22.03 e Baldelli 22.04, nell'identica nuova formulazione.

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 22.09 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Montagnoli 22.010.

(È approvato).

Avverto che il relatore ha presentato una riformulazione dell'articolo aggiuntivo 22.08, che sopprime la parte dell'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore alla quale si riferisce il subemendamento Zeller 0.22.08.2.

KARL ZELLER. Ritiro il subemendamento a mia firma 0.22.08.2.

PRESIDENTE. Invito il relatore ad illustrare la riformulazione dell'articolo aggiuntivo 22.08.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Anche in questo caso c'è una condizione nel parere della II Commissione, con cui si richiede la soppressione dell'attribuzione al giudice penale della competenza in merito ai verbali di accertamento delle violazioni connesse ai reati in dipendenza di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Come ricorderete, avevamo riservato tale competenza al giudice di pace.

La riformulazione recepisce, altresì, la condizione contenuta nel parere della V

Commissione Bilancio di sopprimere la previsione di convenzione delle prefetture con l'ordine degli avvocati.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 22.08 del relatore (*nuova formulazione*).

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 23 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 23.6 del relatore.

(È approvato).

Pongo quindi in votazione l'articolo 23, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 24 e alle proposte emendative ad esso riferite.

Avverto che il relatore ha presentato l'emendamento 24.2, che recepisce una condizione della Commissione Bilancio. Lo invito quindi a illustrarlo.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. L'emendamento recepisce la condizione posta sul testo dalla Commissione Bilancio, finalizzata ad escludere l'uso da parte delle forze di polizia di veicoli sequestrati, in quanto il sequestro può comportare la restituzione al proprietario.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 24.2 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 24.2 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Meta 24.1 (*nuova formulazione*).

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 24, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 25, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 26, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 27 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento Zeller 27.3.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 27, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 28, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 29, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 30, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 31, cui non sono stati presentati emendamenti. Nessuno chiedendo di intervenire, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 32 e dell'emendamento ad esso riferito.

Passiamo all'emendamento Toto 32.1.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Faccio presente che l'emendamento è volto a recepire la condizione posta dalla V Commissione, sempre in merito a problemi di invarianza della spesa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Toto 32.1.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 32, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 33 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 33.1 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 33 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Invito il relatore ad illustrare la identica nuova formulazione degli articoli aggiuntivi Montagnoli 33.02 e Compagnon 33.03.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. La nuova formulazione recepisce la condizione contenuta nel parere della XII Commissione, in base alla quale la certificazione richiesta per chi esercita attività professionale di trasporto su strada deve escludere l'abuso di sostanze alcoliche ovvero l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. È inoltre previsto che il decreto ministeriale attuativo sia adottato acquisito il parere del

Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri.

La riformulazione recepisce, altresì, la condizione posta nel parere della V Commissione (Bilancio), con cui si prevede che le spese connesse al rilascio della certificazione siano a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla nuova formulazione degli identici articoli aggiuntivi Montagnoli 33.02 e Compagnon 33.03.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Accetto la nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 33.02, proposta dal relatore.

ANGELO COMPAGNON. Accetto la nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo a mia firma 33.03, proposta dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo gli identici articoli aggiuntivi Montagnoli 33.02 e Compagnon 33.03 (*nuova formulazione*).

(Sono approvati).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 34 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento 34.1 del relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 34, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 35, cui non sono stati presentati emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 36, cui non sono stati presentati emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 37, cui non sono stati presentati emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 38, cui non sono stati presentati emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 39 e delle proposte emendative ad esso riferite.

Pongo in votazione l'emendamento Montagnoli 39.1 (*nuova formulazione*).

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 39, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Avverto che il relatore ha presentato una riformulazione dell'articolo aggiuntivo 39.01 a sua firma. Invito il relatore a illustrarla.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Anche in questo caso vi è una riformulazione sulla base della condizione posta dalla Commissione bilancio in tema di invarianza finanziaria.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla nuova formulazione dell'articolo aggiuntivo 39.01 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 39.01 del relatore (*nuova formulazione*).

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 40 e della proposta emendativa ad esso riferita.

Pongo in votazione l'articolo 40.

(È approvato).

Invito il presentatore al ritiro dell'articolo aggiuntivo Montagnoli 40.03, in quanto la V Commissione Bilancio ha espresso parere contrario.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, penso che tutti conosciamo il tema dei T-red, che è stato oggetto di attenzione anche nelle cronache nazionali. La problematica esiste tuttora. Abbiamo discusso a lungo sugli abusi da parte di alcuni enti locali che si servono degli autovelox per fare cassa e lo stesso principio vale per i T-red. Sono stati presentati migliaia di ricorsi in tutta Italia.

L'impostazione che avevamo previsto inizialmente nel testo approvato dalla Commissione, e sul quale le altre Commissioni non avevano espresso rilievi, a mio avviso funzionava. Si demandava al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di emettere un decreto per definire una materia che non è presente nel codice. Oggi ogni comune e ogni ente locale si comporta in maniera diversa. Come vi accennavo, nella regione Veneto il presidente Galan ha inviato a tutti i Comuni una nota di indirizzo approvata dalla giunta al fine di stabilire una durata di 8 secondi per i semafori. Al momento, nel codice non ci sono norme in merito.

Propongo di mantenere, come era indicato nella proposta — chiedo al relatore come ritiene di formularla — l'articolo 40 come approvato dalla Commissione in sede referente, in cui si diceva che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare sentite la Conferenza Stato-città e le autonomie locali, sono definite le caratteristiche per l'omologazione e l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici. In questo modo non si pongono problemi di oneri, perché si tratta eventualmente degli impianti nuovi, e diventa possibile definire un problema che è cogente e che esiste tuttora, per il quale ci sono migliaia di ricorsi in tutta Italia. Sappiamo che molti giudici di pace hanno prorogato a fine anno la valutazione di questi ricorsi. Penso che la nostra sia una

bella risposta. Sappiamo che ci sono stati dei sequestri e persino degli arresti.

Penso che il tema dei T-red sia importante tanto quanto quello degli autovelox. Pertanto, se fosse possibile una riformulazione, senza parlare di questioni economiche, sarebbe opportuna.

PRESIDENTE. Invito il presentatore a ritirare l'emendamento e a presentare un ordine del giorno sulla questione. Ricordo che rimane in vigore l'articolo 40, nell'impianto in cui era stato presentato inizialmente, dove si prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare sentita la Conferenza unificata, entro 60 giorni dall'entrata in vigore di questa legge, siano definite le caratteristiche per l'omologazione e l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici. Questa formulazione rimane nel testo dell'articolo 40. Pertanto, ribadisco l'invito al ritiro.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Ritiro l'articolo aggiuntivo a mia firma 40.3.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo 41 e dell'emendamento ad esso riferito.

Pongo in votazione l'emendamento Bratti 41.1 (*nuova formulazione*).

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 41, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Avverto che è pertanto esaurita la votazione delle proposte emendative e degli articoli del provvedimento.

Avverto che sono stati presentati ordini del giorno (*vedi allegato 2*).

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Accetto gli ordini del giorno Garofalo n. 0/44 e abb./IX/22, Motta

n. 0/44 e abb./IX/5 con riformulazione, Bratti n. 0/44 e abb./IX/6 con riformulazione, Montagnoli n. 0/44 e abb./IX/36 come raccomandazione.

Accetto l'ordine del giorno Buonanno n. 0/44 e abb./IX/1, Moffa n. 0/44 e abb./IX/15 come raccomandazione,

Accetto gli ordini del giorno Iapicca n. 0/44 e abb./IX/20, Desiderati n. 0/44 e abb./IX/28, Terranova n. 0/44 e abb./IX/33, Pianetta n. 0/44 e abb./IX/16, Ciccanti n. 0/44 e abb./IX/7 con riformulazione.

Accetto l'ordine del giorno Crosio n. 0/44 e abb./IX/2 e gli ordini del giorno Libè n. 0/44 e abb./IX/10 e Misiti n. 0/44 e abb./IX/29, come raccomandazione.

Accetto l'ordine del giorno Di Stanislao n. 0/44 e abb./IX/31, Baldelli n. 0/44 e abb./IX/21 come raccomandazione, Razzi n. 0/44 e abb./IX/26 come raccomandazione.

Accetto gli ordini del giorno Alessandri n. 0/44 e abb./IX/24 con riformulazione e Garagnani n. 0/44 e abb./IX/11 con riformulazione.

Non accetto l'ordine del giorno Drago n. 0/44 e abb./IX/9.

Accetto l'ordine del giorno Monai n. 0/44 e abb./IX/27 come raccomandazione.

Non accetto l'ordine del giorno Compagnon n. 0/44 e abb./IX/8.

Accetto l'ordine del giorno Brugger n. 0/44 e abb./IX/13 come raccomandazione.

Accetto l'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, che assorbe gli ordini del giorno Zeller n. 0/44 e abb./IX/12 e Nizzi n. 0/44 e abb./IX/18, sui quali invito i presentatori al ritiro.

Accetto gli ordini del giorno Favia n. 0/44 e abb./IX/30, Caparini n. 0/44 e abb./IX/3, Proietti Cosimi n. 0/44 e abb./IX/19 e Farina Coscioni n. 0/44 e abb./IX/32.

Accetto come raccomandazione gli ordini del giorno Froner n. 0/44 e abb./IX/14, Antonino Foti n. 0/44 e abb./IX/35 e Siliquini n. 0/44 e abb./IX/34.

SANDRO BIASOTTI. Chiedo di aggiungere la mia firma agli ordini del giorno

Garofalo n. 0/44 e abb./IX/22, Moffa n. 0/44 e abb./IX/15, Iapicca n. 0/44 e abb./IX/20, Terranova n. 0/44 e abb./IX/33 e Pianetta n. 0/44 e abb./IX/16, Baldelli n. 0/44 e abb./IX/21, Garagnani n. 0/44 e abb./IX/11, Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, Nizzi n. 0/44 e abb./IX/18, Proietti Cosimi n. 0/44 e abb./IX/19 e Antonino Foti n. 0/44 e abb./IX/35 e Siliquini n. 0/44 e abb./IX/34.

PRESIDENTE. Procediamo alla votazione degli ordini del giorno. Non saranno posti in votazione quelli che il Governo ha accolto pienamente. Per quanto riguarda gli ordini del giorno accolti dal Governo come raccomandazione, chiederò al presentatore se insiste per la votazione. Saranno naturalmente posti in votazione gli ordini del giorno non accolti dal Governo.

Chiedo al Governo di illustrare la riformulazione dell'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb./IX/5.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Propongo una riformulazione che elimini la definizione dei criteri quantitativi relativi alle iniziative delle amministrazioni locali, l'elaborazione delle modifiche del codice concernenti l'utenza debole, la previsione di meccanismi per verificare che gli enti locali conseguano gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, la modifica del sistema di riclassificazione delle strade, la standardizzazione degli itinerari ciclopeditoni, la possibilità per le biciclette di transitare in senso contrario nei sensi unici, l'obbligo per gli enti locali di garantire la continuità territoriale in ambito urbano.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Motta se accetta la riformulazione, così come illustrata dal Governo.

CARMEN MOTTA. Presidente, questo ordine del giorno è stato piuttosto ridotto nei suoi contenuti dal Governo, il che mi dispiace perché, quando ho ritirato, a nome mio e del collega Bratti, gli emendamenti che avevamo presentato, il Go-

verno aveva sollecitato la presentazione di ordini del giorno che, sostanzialmente, ne recepissero i contenuti. I due ordini del giorno, il primo a mia firma e l'altro a firma del collega Bratti, hanno sostanzialmente svolto questa funzione.

Potrei capire una formulazione più chiara dei capoversi, ma si boccia, ad esempio, il «favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata, sposando i principi della mobilità sostenibile». Non si capisce l'espressione del parere negativo su questo capoverso e su quello che reca: «ad elaborare modifiche ed integrazioni al codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole, riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana». Questo era il contenuto di emendamenti che avevamo formalizzato e che abbiamo riformulato in questo ordine del giorno, tenendo conto, signor sottosegretario, delle indicazioni della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale e anche della firma apposta dai comuni d'Europa sulla Carta di Bruxelles, con la quale assumono alcuni impegni.

Si è tentato, quindi, di tenere in considerazione anche indicazioni di carattere sovranazionale.

MARIO LOVELLI. Vorrei sottoscrivere quest'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb./IX/5 e il successivo Bratti n. 0/44 e abb./IX/6.

SILVIA VELO. Anch'io vorrei aggiungere la mia firma a questi ordini del giorno.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Possiamo accettare l'ordine del giorno nel suo complesso come raccomandazione.

CARMEN MOTTA. Accetto la proposta del Governo e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb./IX/5 viene, dunque, accolto come raccomandazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Anche l'ordine del giorno Bratti n. 0/44 e abb./IX/6 viene accolto come raccomandazione.

MARIO LOVELLI. Chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb./IX/36.

AURELIO SALVATORE MISITI. Chiedo anch'io di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb./IX/36.

SETTIMO NIZZI. Anch'io, presidente, aggiungo la mia firma all'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb./IX/36.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Intendo sottolineare la rilevanza degli interventi a favore della mobilità ciclistica. Ricordo che si tratta di una materia ampiamente disciplinata dalla proposta di legge, presentata dal collega Guido Dussin.

Dichiaro, quindi di non insistere per la votazione.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Dichiaro di non insistere per la votazione del mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/15.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Modifico il parere sull'ordine del giorno Ciccanti n. 0/44 e abb./IX/7, dichiarando di accettarlo come raccomandazione.

AURELIO SALVATORE MISITI. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/29.

SILVIA VELO. Scusi, presidente, vorrei fare una riflessione sull'accoglimento dell'ordine del giorno Baldelli n. 0/44 e abb./IX/21. Ricordo che avevamo svolto il seguente ragionamento: si proponeva un emendamento in cui si rafforzava il meccanismo premiale sulla patente a punti e avevamo fatto — io l'avevo sollecitata —

una riflessione sul fatto che le regole si rispettano, non si danno premi a chi le osserva.

PRESIDENTE. L'emendamento è stato ritirato, non votato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. È solo una raccomandazione, onorevole.

SILVIA VELO. Sarebbe stato meglio non accettare l'ordine del giorno.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. A me non piace dire di no.

Sarei disposto ad accettare l'ordine del giorno Alessandri n. 0/44 e abb./IX/24, purché fosse riformulato nel senso di eliminare l'ultimo capoverso del dispositivo.

GIANLUCA BUONANNO. A titolo di cofirmatario dell'ordine del giorno, accetto la riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno Gargnani n. 0/44 e abb./IX/11, purché sia riformulato nel senso di eliminare il primo ed il terzo capoverso del dispositivo, mantenendo invece il secondo.

SANDRO BIASOTTI. A titolo di cofirmatario dell'ordine del giorno, accetto la riformulazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Drago n. 0/44 e abb./IX/9, non accettato dal Governo.

ANGELO COMPAGNON. Ho riletto il dispositivo. L'ordine del giorno va inteso nel senso che la confisca del mezzo può avvenire per altri motivi, che non sono inerenti al nostro articolato, come l'associazione a delinquere, la mafia o fuori norma. L'intento è quello di evidenziare l'opportunità di una revisione delle dispo-

sizioni che prevedono una confisca, anche al di là delle specifiche disposizioni relative ai reati connessi con la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Tenuto conto delle considerazioni dell'onorevole Compagnon, modificando l'orientamento precedentemente espresso, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno Drago n. 0/44 e abb./IX/9.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Monai n. 0/44 e abb./IX/27.

CARLO MONAI. Mi pare che la puntualizzazione appena fatta dal Governo sull'ordine del giorno del collega Compagnon apra la strada ad una maggiore benevolenza anche nei confronti dell'ordine del giorno a firma mia e di Evangelisti, n. 0/44 e abb./IX/27, che era stato accolto come raccomandazione.

Dal fatto che si accolga l'indicazione del collega Compagnon, che tende a negare la possibilità di confisca obbligatoria per tutte le fattispecie diverse da quelle di mafia e simili — se ho capito bene il suo ordine del giorno è stato inteso in questo modo — ne deduco che lo stesso possa valere anche per il nostro, che prevede il divieto di confisca obbligatoria solo ed esclusivamente nell'ipotesi di patteggiamento della pena. Esso avrebbe una duplice valenza: da una parte, incentiverebbe il rito alternativo del patteggiamento, che attualmente, in queste situazioni, non ha alcun beneficio sostanziale e non viene praticato in questo tipo di vicende giudiziarie, e, dall'altra, avrebbe la finalità di sgravare il carico di lavoro degli uffici giudiziari, che in più parti d'Italia si trovano oberati dall'impossibilità di sequestrare e custodire i beni mobili in vista della confisca.

Il nostro ordine del giorno avrebbe, inoltre, la finalità di assicurare una distribuzione maggiormente egualitaria della sanzione, dal momento che oggi la confi-

sca obbligatoria viene percepita — e lo dimostrano anche i *blogger* che voi potete visionare, digitando una ricerca sull'articolo 186 del codice della strada — come una sanzione assolutamente discriminatoria e aleatoria.

Del resto, il cittadino comune non ha la percezione della differenza dogmatica tra confisca come misura di sicurezza e pena come sanzione edittale del reato. Se una persona è proprietaria, il mezzo viene confiscato; se la macchina è della moglie o dell'amico, invece, ciò non avviene; se il veicolo, magari di lusso, è in *leasing*, non viene confiscato e lo stesso avviene se è intestato alla società. Questa varietà di situazioni porta a una percezione eccessivamente discriminatoria del trattamento sanzionatorio e ciò fa sì che, almeno nelle ipotesi di patteggiamento, occorre evitare la confisca obbligatoria.

In proposito, voglio ricordare che già nell'attuale formulazione dell'articolo 444 del codice di procedura penale, anche in caso di patteggiamento, è rimessa al giudice la facoltà discrezionale della confisca. Per esempio, immaginiamo un veicolo in cui sia stata nascosta una sostanza stupefacente. In quel caso, è chiaro che potrebbe esserci una confisca aggiuntiva rispetto al sistema sanzionatorio tipico.

Non vedo, però, per quale motivo debba esserci un automatismo che finisce per penalizzare alla cieca chi è più o meno fortunato e si trovi alla guida di un veicolo di sua proprietà, piuttosto che di altri.

Pertanto, su questo ordine del giorno, anche alla luce del fatto che ho proposto un emendamento specifico su questo punto, per il quale mi era stato rivolto l'invito al ritiro, finalizzato all'accoglimento di un ordine del giorno con lo stesso contenuto, chiedo che ci sia un accoglimento favorevole piuttosto che una semplice raccomandazione.

PRESIDENTE. Ricordo che questo punto comporta implicazioni notevolissime con il Ministero della giustizia e con il Ministero dell'interno.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Presidente, vorrei ricordare anch'io che questa è una

materia molto complessa, che implica competenze a livello di Ministero dell'interno e di Ministero della giustizia. Ringrazio il collega per avere precisato alcuni aspetti, che tra l'altro portarono a ritirare l'emendamento.

Tengo, però, a sottolineare l'apprezzamento per il fatto che il Governo accolga come raccomandazione i due ordini del giorno — questo e anche quello di Drago, su cui è intervenuto il collega Compagnon — sebbene si tratti di una materia che andrebbe rivisitata. Lo voglio espressamente rilevare, pur conoscendo la complessità della questione che stiamo affrontando e le riserve esistenti a livello di Ministero dell'interno.

Credo, in ogni caso, che occorrerà ritornare sul tema della confisca, anche in termini di gradualità diversa dell'intervento.

CARLO MONAI. Tenuto conto delle valutazioni del relatore, mi dichiaro soddisfatto e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Il Governo, dunque, accetta l'ordine del giorno Monai come raccomandazione.

Ricordo che il Governo ha dichiarato di non accettare l'ordine del giorno Compagnon n. 0/44 e abb./IX/8.

ANGELO COMPAGNON. Presidente, mi rendo conto che, visto il modo in cui si è sviluppato il dibattito, non ci sono margini — almeno così mi pare di aver colto — per riformulazioni o possibilità di accoglimento come raccomandazione.

La mia posizione è ormai chiara e, pertanto, chiedo di porre in votazione questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Compagnon n. 0/44 e abb./IX/8.

(È respinto).

Passiamo all'ordine del giorno Brugger n. 0/44 e abb./IX/13, accolto come raccomandazione.

KARL ZELLER. Presidente, inviterei il Governo a svolgere una riflessione, perché la questione è abbastanza seria dal punto di vista dell'interpretazione normativa.

Per i neopatentati e per altre categorie abbiamo introdotto la tolleranza zero. Abbiamo inoltre aggravato il sistema sanzionatorio vigente per altre categorie, prevedendo la revoca della patente già in caso di prima infrazione per i conducenti dei mezzi pesanti. Il dubbio sull'applicazione della disposizione contenuta nel testo resta però per le altre categorie, perché abbiamo previsto che il regime di tolleranza zero si applichi a quattro categorie (tassisti, conducenti di autobus, autotrasportatori e neopatentati).

Per i conducenti di mezzi pesanti, si prevede che la patente venga revocata subito, se si supera il limite di tasso alcolemico dello 1,5 per cento, con la possibilità di richiederne una nuova solo dopo tre anni. Dobbiamo chiarire, però, che la revoca della patente per le altre tre categorie — parliamo, in particolare, dei neopatentati — si applica soltanto se si supera per due volte il tasso alcolemico dell'1,5 per cento, mentre non si applica in caso di recidiva delle altre violazioni previste dall'articolo 186-bis.

Signor sottosegretario, la lettura da me proposta viene confortata anche dalle schede di lettura del Servizio studi, dalle quali emerge questa stessa interpretazione.

Pertanto, solo per rendere chiara la questione, vorrei sottolineare che il neopatentato che supera 1,5 grammi per litro si vede revocata la patente nel caso in cui venga fermato per due volte nel triennio. La patente non può invece essergli revocata, però, se si accerta un tasso alcolemico inferiore ad 1,5 grammi per litro. È una questione piuttosto seria.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Si tratta sicuramente di una questione seria. Modifico pertanto l'orientamento precedentemente espresso sull'ordine del giorno Brugger n. 0/44 e abb./IX/13 e dichiaro di accettarlo.

PRESIDENTE. Passiamo adesso all'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, che il Governo ha dichiarato di accettare, contestualmente invitando al ritiro degli ordini del giorno Zeller n. 0/44 e abb./IX/12, e Nizzi n. 0/44 e abb./IX/18.

KARL ZELLER. Presidente, il mio ordine del giorno mira alle medesime finalità del suo. Mentre nella premessa si fa cenno all'insufficienza del divieto della somministrazione di alcol dopo le due di notte, nel dispositivo occorrerebbe un riferimento per attenuare almeno il limite attualmente vigente. Diversamente, siamo in presenza di un impegno che rimane indefinito.

È giusto che lei recepisca la nostra proposta di parificare tutti i soggetti e credo che su questo siamo tutti d'accordo. Il Governo dovrebbe, però, anche muoversi nella direzione che ho detto. Lo stesso Giovanardi ha ammesso di non essere più fermo rigidamente sul divieto di somministrazione di bevande alcoliche da parte dei locali di intrattenimento dopo le due di notte.

Chiedo, dunque, se si possa prevedere l'impegno di attenuare questo punto. Se questa proposta venisse inserita nel suo ordine del giorno, sarei disposto a sottoscriverlo e rinuncerei al mio.

PRESIDENTE. Riformulo l'ordine del giorno di cui sono primo firmatario nel senso richiesto dal collega Zeller.

KARL ZELLER. Ritiro l'ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/12 di cui sono primo firmatario e sottoscrivo l'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, nel testo riformulato.

SETTIMO NIZZI. Ritiro il mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/18.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'ordine del giorno Coscioni n. 0/44 e abb./IX/32.

CARMEN MOTTA. Chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno a prima firma Coscioni.

MARIA ANTONIETTA FARINA COSCIONI. Innanzitutto, rivolgo un ringraziamento per aver accolto l'ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/32 a mia firma, che impegna il Governo ad adottare finalmente in Italia il modello europeo di contrassegno unificato per i disabili, per quanto riguarda sia la circolazione che la sosta veicolare, secondo quanto previsto da una raccomandazione del Consiglio d'Europa del 1998.

Tale questione riguarda non solo i problemi legati alla circolazione dei disabili in un comune diverso da quello di residenza, ma anche negli altri Paesi dell'Unione europea. In questo caso, al problema della circolazione si somma anche la difficoltà di comprensione linguistica del contrassegno italiano.

Credo, dunque, che l'accoglimento dell'ordine del giorno sia espressione di una politica del buonsenso. Sono stati necessari tanti anni perché ciò accadesse, ma se davvero l'impegno del Governo va in questa direzione non possiamo che esprimere soddisfazione.

ANTONINO FOTI. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/35.

PRESIDENTE. Si è così concluso l'esame degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

ANGELO COMPAGNON. Pensavo che sarei stato l'unico a intervenire per una dichiarazione di voto finale e mi ero un po' preoccupato. So che non servirà a molto, tuttavia vorrei fare — anche perché rimanga agli atti — una breve, ma doverosa riflessione su quanto è avvenuto in questa Commissione con la sede legislativa.

Siamo arrivati alla fine del nostro lavoro, avendo instaurato un buon rapporto nella Commissione e anche con il rappresentante del Governo, il sottosegretario Giachino. Se questo non modifica ovviamente il mio parere, allo stesso tempo il mio parere non modifica il rispetto e la stima che nutro nei confronti del sottosegretario, del presidente e dei colleghi della Commissione, sebbene in questa discussione, indubbiamente, si sia rivelata una certa distanza — almeno di una parte della Commissione — rispetto al mio punto di vista.

Premetto che in merito a questo provvedimento sono state avanzate molte proposte positive, che innegabilmente vanno incontro alle reali necessità di maggiore sicurezza stradale.

Credo, però, che alla fine non si sia compiuto lo sforzo necessario per poter approfondire meglio e capire in che modo rendere questo provvedimento meno repressivo di quanto io ritengo che sia e più preventivo.

In fin dei conti, il fatto che siano stati approvati anche alcuni ordini del giorno, seppur come raccomandazione, conoscendo il significato di un ordine del giorno — quanto pesa, quanto conta e quanto impegna il Governo — dimostra che, forse, come l'intervento del relatore Moffa sul tema della confisca ha evidenziato, su alcuni punti occorre riflettere e approfondire ulteriormente. Diversamente — ed è questa la mia preoccupazione — si imbocca la china di un Paese che produce leggi vessatorie rispetto ai cittadini che, per una leggerezza o anche per aver trascorso una serata sbagliata, incappano in norme che possono penalizzarli per molto tempo.

Non riesco a capire perché non si sia voluto prendere in considerazione l'impegno delle forze dell'ordine ad eseguire i controlli solo quando sono effettivamente utili per assicurare il rispetto delle regole di sicurezza, nonché l'importanza di evidenziare visivamente la presenza degli agenti accertatori. A tale ultimo proposito si è parlato di un problema di spesa, ma io credo che tenere accesi soltanto i lam-

peggianti non avrebbe costi, ma probabilmente darebbe un segnale di prevenzione molto più serio.

Sul discorso della confisca non mi ripeto e considero opportuna la presa di posizione emersa oggi e l'impegno a rivedere questa disciplina.

Per quanto riguarda la questione del tasso alcolemico, l'unico ordine del giorno che ho insistito venisse posto in votazione riguarda proprio questo tema. Evidentemente la mia insistenza ha una motivazione. Credo che, andando avanti di questo passo, considerata la disposizione inserita dal Governo nella legge in materia di sicurezza pubblica di applicare le sanzioni anche a chi circola in bicicletta, dovremmo inserire tra le categorie da sottoporre a controllo, oltre ai natanti, anche gli sciatori sulle piste da sci o i pedoni che circolano a piedi e potrebbero aver bevuto.

Non credo che questa sia la strada giusta. Se pensiamo che abbiamo depenalizzato il falso in bilancio, mentre prevediamo norme penali per chi ha avuto la sbadataggine o la stupidità — certamente non giustificabile — di trascorrere una serata, credo che ciò la dica molto lunga rispetto alla filosofia per la quale ero contrario, unico in questa Commissione, al trasferimento del provvedimento in sede legislativa.

Ero contrario non tanto perché pensassi che queste norme non fossero da portare avanti o da discutere, ma perché ritenevo che ci fosse la necessità di un dibattito più trasversale e allargato che solo in Assemblea poteva avere luogo.

L'impegno che era stato preso — e che non si è dimostrato tale — era quello di elaborare poche norme, tutte condivisibili, ma abbiamo visto che questo non è successo. La discussione su taluni punti di questo provvedimento ha mostrato una visione che definirei « talebana ».

Tuttavia, ritengo che questo provvedimento, che ormai troverà un'ampia maggioranza, possa essere trattato di nuovo in futuro.

Il disegno di legge delega che verrà presentato dal Governo per la revisione

del codice della strada in qualche modo si sovrappone a quanto abbiamo fatto noi in tempi ristretti. Spero che si possa, in quel caso, ripensare alla filosofia vera che deve animarci: è necessario prevedere una forte prevenzione, anche col rischio di farsi sfuggire qualcosa, piuttosto che pensare di risolvere i problemi con la repressione.

La decisione di prevedere che il divieto di somministrazione di bevande alcoliche avvenga a partire dalle due anziché dalle quattro è un altro degli elementi che ha dimostrato che forse siamo stati troppo veloci, per quanto riguarda la legislativa. Si era preso l'impegno di tornare a permettere alle discoteche di somministrare alcol fino alla chiusura, anche perché in questa Commissione è stato dimostrato, in tutte le audizioni che abbiamo svolto, che il provvedimento che negava tale possibilità non ha prodotto nulla di positivo, ma addirittura potrebbe aver provocato il contrario.

Posso comprendere la premura e la voglia di definire questo lavoro, anche da parte del presidente. Ieri leggevo addirittura che questo provvedimento, già approvato a Montecitorio, sarebbe ora già in discussione al Senato. Questa notizia è stata pubblicata ieri, ossia prima che noi approvassimo il provvedimento.

Con la sua lungimiranza, il nostro presidente certamente sapeva che il provvedimento sarebbe stato approvato, ma tutti questi elementi, almeno per quanto mi riguarda, mi fanno pensare ad un'eccessiva premura e mi riportano alla convinzione che avevo all'inizio della necessità di una riflessione più approfondita, che si svolgesse anche in Assemblea.

Comunque, viviamo in un Paese democratico e queste sono le regole. Posso non dividerle, ma ovviamente le rispetto. Sebbene consideri questo provvedimento per certi aspetti positivo, credo che per altri aspetti sia troppo repressivo. A mio avviso, da questo punto di vista, non solo esso non favorirà il miglioramento di alcune situazioni, ma provocherà la rabbia dei cittadini, e certamente elementi come la confisca, l'eccessivo controllo e la ves-

sazione non aiuteranno a rasserenare il clima che si è creato nei confronti del mondo della politica.

Per questi motivi, dichiaro l'astensione del mio gruppo su questo provvedimento.

KARL ZELLER. Vorrei ricordare brevemente che il nostro punto di partenza su questo provvedimento era molto diverso. Noi siamo convinti che anche la legislazione attuale sarebbe sufficientemente severa se solo venisse applicata. In realtà, purtroppo, accade che solo in determinate zone del territorio italiano, e la nostra è tra queste, essa venga applicata alla virgola. Riteniamo che la normativa vigente sia già più severa di quella dei Paesi mitteleuropei.

Dobbiamo, comunque, dare atto che abbiamo svolto un bel lavoro insieme. Vorrei ringraziare il relatore, il presidente e il rappresentante del Governo. Credo che abbiamo trovato un buon punto di convergenza, anche mitigando alcuni eccessi presenti nel testo base adottato inizialmente. Ricordo la depenalizzazione della guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro, che è una scelta opportuna.

Abbiamo anche cercato di introdurre maggiore proporzionalità e ragionevolezza nelle sanzioni.

Pertanto, avrei votato a favore del provvedimento. Purtroppo, alla fine, è venuto meno l'accordo tacito esistente tra tutti noi di risolvere anche il problema della somministrazione dell'alcol dopo le due di notte. Ho ricordato più volte che nella nostra zona — diversamente da altre zone d'Italia — stanno chiudendo tutte le discoteche proprio per questo motivo, perché la legge è applicata rigorosamente, mentre in altre parti d'Italia questo non avviene. Ciò determina, tra l'altro, una forte penalizzazione del turismo dalle nostre parti.

Pur riconoscendo la validità del lavoro che abbiamo svolto, dunque, anch'io devo astenermi, il che mi dispiace molto, perché avrei voluto votare a favore. Poiché, tuttavia, l'emendamento 22.23 del collega Montagnoli è stato respinto per un solo voto, posso solo auspicare che l'ordine del

giorno n. 0/44 e abb./IX/23 Valducci, nel testo riformulato, appena accolto dal Governo, darà i suoi frutti.

Inoltre, al Senato potremmo forse modificare il nostro atteggiamento che, allo stato attuale, non può che essere di astensione.

SANDRO BIASOTTI. Interverrò velocemente, anche per rispetto del lavoro importante svolto oggi. Ci tenevo, comunque, che rimanesse agli atti la mia soddisfazione e il mio ringraziamento a tutti coloro che hanno lavorato a questo importante provvedimento, soprattutto ai colleghi presenti già nella passata legislatura. Rivolgo, quindi, un ringraziamento all'onorevole Meta, che intendo indirizzato anche a coloro che hanno lavorato nella scorsa legislatura.

Ringrazio anche il presidente, il collega Moffa e il sottosegretario Giachino, perché senza il loro atteggiamento — fermo, ma credo molto condivisibile — e al tempo stesso la disponibilità nell'accettare tante istanze, non saremmo arrivati a questo risultato.

Non so se abbiamo proceduto di corsa o meno. So solo che non potevamo certo aspettare ancora qualche giorno, in un periodo così convulso per il traffico stradale, quindi mi auguro — e sono convinto — che l'approvazione di questo provvedimento potrà ridurre l'incidentalità, che è uno degli obiettivi che vogliamo raggiungere.

SILVIA VELO. Salvo il Senato...

SANDRO BIASOTTI. Certo, ma il nostro lavoro finisce a questo punto e mi auguro che finisca qui in senso assoluto.

È chiaro che abbiamo il bicameralismo, ma mi auguro che il Senato abbia le nostre stesse motivazioni: più sicurezza, meno mortalità, più severità delle pene.

Condivido, dunque, l'impianto finale e mi complimento per il lavoro svolto. Mi sono sentito utile nella Commissione e sono contento della scelta della sede legislativa. Probabilmente, se avessimo portato il testo in Assemblea, non avremmo raggiunto una condivisione tanto ampia.

In conclusione dichiaro quindi il voto favorevole del nostro gruppo.

SILVIA VELO. A nome del mio gruppo, tengo a porre alcune riflessioni di carattere generale.

Il tema della sicurezza ha caratterizzato l'ultima campagna elettorale e non solo; è un tema che in queste settimane ha caratterizzato, con risultati su cui si possono esprimere giudizi differenziati, l'attività del Governo.

Si è parlato soprattutto di sicurezza in termini di lotta alla microcriminalità e all'immigrazione clandestina. In realtà, come ho detto altre volte, nel nostro Paese si muore di lavoro e molto di più ancora di incidenti stradali. Quattro o cinque persone al giorno perdono la vita sui luoghi di lavoro e circa sedici al giorno sulle nostre strade: molto più di quanto non si muoia per uno scippo, per uno stupro o per altri reati che invece, in queste settimane, hanno goduto di molta più attenzione e impegno da parte del Governo e della maggioranza.

Sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, il Governo e la maggioranza si sono assunti la gravissima responsabilità di allentare le norme che noi avevamo introdotto e di ridurre gli strumenti di repressione — in quel caso necessari — nei confronti di chi, sui luoghi di lavoro, non garantisce il rispetto delle norme.

Sul tema della sicurezza sulla strada possiamo, invece, con questo provvedimento, rivendicare uno sforzo unitario. Anzi, credo che sia riconosciuto, nel lavoro svolto dal relatore, dal Governo, dal presidente della Commissione, anche il ruolo importante dell'opposizione. In questo caso, rivendico quello del Partito Democratico, che ha posto all'attenzione questo tema, che ha prodotto un testo — di cui è primo firmatario il nostro capogruppo, l'onorevole Meta — che è stato lo scheletro, poi modificato e aggiornato in base alle norme che sono nel frattempo entrate in vigore, del provvedimento posto in votazione.

La nostra iniziativa ha sottoposto all'attenzione della Commissione e di tutto il

Parlamento il tema della sicurezza stradale; siamo partiti da un nostro testo per arrivare a questo risultato. Si tratta di un fatto positivo non solo per noi, ma per tutto il Parlamento e, credo, per tutto il Paese.

Pongo questo come tema di riflessione generale, ma vi sono anche questioni particolari che mi sento di sottolineare. Abbiamo cercato di redigere un testo che ci auguriamo sia equilibrato. Sarà poi la sua applicazione, come sempre succede, a rendere evidente se questo equilibrio è stato realmente raggiunto.

Abbiamo introdotto norme repressive a carico dei comportamenti statisticamente individuati come maggiormente pericolosi, ovvero la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti e la guida con eccesso di velocità, che sono — come in tutte le audizioni ci hanno riferito le forze dell'ordine e gli altri soggetti auditi — i comportamenti a maggior rischio.

Abbiamo cercato anche di mettere in campo la prevenzione, in particolare verso i giovani, tramite norme più severe contro la guida sotto l'effetto di alcolici o stupefacenti, ma anche e soprattutto — e spero che questo elemento emergerà, più di quanto non sia stato possibile finora, anche nella comunicazione — con l'introduzione della guida accompagnata a diciassette anni, ossia la possibilità per i giovani italiani di fare pratica per un anno, prima di arrivare al conseguimento della patente. Questo è un elemento su cui confidiamo molto per affiancare la formazione alla prevenzione.

Abbiamo cercato di garantire tutto questo nel testo che abbiamo prodotto; vedremo, poi, se ci siamo riusciti.

Tengo a rivendicare anche il lavoro svolto in Commissione, partito da noi ma sostenuto dal Governo e dalla maggioranza, anche su alcuni temi di innovazione e semplificazione per andare incontro ai cittadini. Ne cito alcuni, perché sono stati oggetto di una lunga discussione in Commissione.

In primo luogo, ricordo l'introduzione della targa personale, all'articolo 5: un'innovazione attesa dagli utenti della strada e

che ha incontrato alcune resistenze, che siamo riusciti a superare. In secondo luogo, all'articolo 6, sul tema del passaggio di proprietà, abbiamo introdotto semplificazioni importanti.

Il nostro testo si è dunque occupato non di tutto il codice della strada, bensì di alcuni specifici aspetti, credo di grande interesse per la sicurezza dei cittadini e per la semplificazione della guida.

Per questo, come Partito Democratico, voteremo a favore. Abbiamo contribuito a questo lavoro, però, nel dichiarare il nostro voto, non possiamo esimerci dal lanciare un appello, che abbiamo ripetuto più volte, sul tema dei controlli. Si tratta di un tema condiviso da tutti; norme più severe hanno il sapore di grida manzoniane, in assenza di controlli. In un Paese come il nostro, i controlli possono portare a situazioni di discriminazione, perché ci sono parti del territorio in cui si impone il rispetto delle regole e altre in cui applicarle è più complicato, e questo è inaccettabile.

Un'altra questione riguarda le risorse a disposizione delle forze dell'ordine che, in tutte le sedi, nella maniera cauta e istituzionale che le caratterizza, denunciano la carenza di fondi; le forze di polizia faticano talvolta ad acquistare gli etilometri e spesso anche a dotarsi dei mezzi adeguati per effettuare i controlli sulle strade.

Aver approvato questo testo non ci rende meno corresponsabili rispetto a questa seconda parte del nostro lavoro, che riguarda il Governo e altre Commissioni, ma su cui dobbiamo tenere alta l'attenzione in maniera unitaria, come abbiamo fatto fino ad oggi.

AURELIO SALVATORE MISITI. A mio giudizio è stata corretta ed opportuna la scelta di trasferire il provvedimento in sede legislativa, considerato il clima favorevole che si è creato, soprattutto grazie all'impegno del relatore, dell'opposizione, ma anche del Governo, e alla conduzione molto equilibrata da parte del presidente. Abbiamo fatto bene, perché questa decisione ci ha consentito di approvare, per quanto riguarda la Camera, il miglior testo

possibile. Avremmo avuto grandi difficoltà ad approvarne uno simile se lo avessimo sottoposto a una discussione più ampia, con tutta l'Assemblea e, nei tempi ristretti a nostra disposizione, non ne saremmo venuti a capo.

È un testo abbastanza moderno, perché ha tenuto conto delle innovazioni che avvengono in questo settore, e per questo ne diventa più difficile l'attuazione.

È chiaro che emergeranno difficoltà prima di tutto per quello che diceva la collega Velo, ovvero la questione dei controlli. È vero che, nell'ultimo anno, bisogna dare atto al Ministero dell'interno di averli quasi triplicati, ma un milione e mezzo di controlli non sono comunque niente rispetto ai 5-6 milioni effettuati, per esempio, in Francia nello stesso periodo.

Siamo, quindi, carenti su questo aspetto e occorre perciò stanziare una maggior quantità di risorse. Prendiamo atto positivamente dell'incremento dei controlli, ma dobbiamo stimolare il Governo e tutti gli enti competenti a farne di più.

Si tratta di uno stimolo per la maggioranza, ma anche per i vari ministeri, affinché si accordino tra loro. Anche la riforma del codice della strada — quella che stiamo attendendo e che non si limita solo alle modifiche che abbiamo apportato — può essere portata avanti più facilmente se si accordano prima di tutto le varie anime che esistono nella maggioranza e nei ministeri, in particolare nella loro parte burocratica.

Il Governo avrà, quindi, una funzione anche educativa; altrimenti l'azione del Governo si limita al fatto che, quando si vara un decreto-legge *omnibus*, ogni ministero inserisce norme di modifica di alcuni articoli del codice della strada. Tutti hanno questo vizio e credo che ciò dipenda dalle pressioni che si ricevono dalla società civile.

Mi auguro, dunque, che questo testo, approvato quasi all'unanimità, con un eccellente lavoro di tutti, venga approvato in via definitiva quanto prima. Devo ringraziare gli stimoli offerti dall'amico Compagnon e dall'amico Zeller che, anche se si

sono astenuti, hanno promosso una forte iniziativa critica, che ci ha aiutato a trovare le soluzioni accolte dalla Commissione.

Il voto dell'Italia dei Valori sarà, pertanto, favorevole.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, arriviamo oggi a chiudere questo testo importante per la sicurezza stradale. Mi dispiace che i colleghi Compagnon e Zeller, che hanno lavorato tanto nel Comitato ristretto, abbiano deciso di astenersi diversamente dal resto della Commissione. Penso che questo sia dovuto all'atteggiamento del relatore, che è cambiato nelle ultime settimane, e anche al mancato rispetto degli accordi presi in passato.

Come dicevo, si tratta di un testo importante che punta alla sicurezza dei cittadini, sulla base di dati oggettivi. Conosciamo gli obiettivi imposti dall'Europa relativi a una riduzione degli incidenti stradali del 50 per cento entro il 2010.

Da una prima valutazione e anche dalle prime audizioni siamo pervenuti a scelte importanti. La prima, quella di stabilire esattamente, in base al numero degli incidenti, dei feriti e dei morti, le classi più a rischio: i giovani e i neopatentati.

In proposito, rispetto al dato iniziale riferito dalla stampa, dove si parlava di tasso zero per tutti, abbiamo stabilito un principio diverso, che è quello oggi presente nell'Unione europea e che fa riferimento a un tasso dello 0,5 per cento. Sui giornali di fine anno, come dicevo, si parlava di tasso zero per tutti. Tenendo conto dello Stato italiano, della nostra cultura e della nostra economia, abbiamo considerato la situazione attuale in tutti i Paesi europei, ad esclusione dell'Inghilterra.

Pertanto, condividiamo la scelta di prevedere il tasso zero per i giovani e per i neopatentati. A mio parere, sugli autotrasportatori si sarebbe potuto fare qualcosa di diverso, tuttavia un emendamento che avevo presentato al riguardo non è stato accolto.

Capisco che si adottino determinate misure per chi trasporta merci pericolose e per chi svolge servizi pubblici, ma a mio avviso un camionista che guida il camion dalla mattina alla sera se a mezzogiorno beve una birra o un bicchiere di vino non è assolutamente pericoloso. Pertanto, a mio avviso, è giusto fare una valutazione diversa.

Del resto, se osserviamo gli incidenti, soprattutto quelli mortali, verifichiamo che sono stati causati da un tasso in genere superiore ad 1,5 grammi per litro, e non pari, ad esempio, a 0,2 grammi per litro. Comunque, il messaggio che viene inviato attraverso questa norma è corretto, al di là di questo singolo punto, che mi auguro possa essere sistemato, magari nell'altro ramo del Parlamento.

Abbiamo stabilito, dunque, un principio corretto, quello del tasso pari a 0,5. Condividiamo la scelta di depenalizzare il reato in caso di tasso compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro e di aumentare le sanzioni in caso di tasso superiore a 1,5 grammi per litro, ossia quello che determina pericoli per l'incolumità pubblica.

In base alle audizioni e agli incontri che abbiamo avuto, abbiamo predisposto degli emendamenti importanti, presentati anche dal gruppo della Lega, sull'autotrasporto, soprattutto per combattere la concorrenza sleale che i nostri autotrasportatori subiscono in particolare dai Paesi dell'est, dove hanno usi e costumi diversi dai nostri.

Il fatto che si arrivi anche da noi al pagamento immediato delle sanzioni, alle nuove norme sul cabotaggio stradale, alla responsabilità condivisa e al divieto di esercitare l'attività di autotrasportatore a chi fa uso di sostanze stupefacenti, è un risultato importante che portiamo a casa grazie a questa riforma.

Inoltre, abbiamo discusso delle sanzioni legate agli autovelox, altro aspetto fondamentale. Qualche giorno fa sono stato attaccato, attraverso la stampa, da qualche sindaco che provocatoriamente ha affermato che, non potendo più fare cassa, metterà in vendita gli autovelox. Penso che sia emerso, non ultimo dalla proposta del

collega Misiti formulata a suo tempo, un principio sacrosanto: si deve smettere di fare cassa.

Un discorso ancora aperto è quello dei T-red, anche se mi auguro che il ministero definirà velocemente l'utilizzo di questi strumenti. In base alle ultime stime, le multe ammontano a circa 10 miliardi di euro all'anno, equivalenti a una manovra finanziaria. Ebbene, d'ora in avanti si distingueranno i comuni che utilizzano questi strumenti per fini di sicurezza — e questi avranno il rimborso delle spese — mentre chi farà cassa toglierà i vigili dalle strade extraurbane principali e dalle autostrade. Penso che questa sia una vittoria del buonsenso e un modo per differenziare gli amministratori capaci e corretti rispetto agli altri.

Cito, altresì, altri aspetti importanti che abbiamo introdotto, dalla scatola nera alla rateizzazione delle multe, quest'ultimo già riferito dalla stampa. Mi sembra che riconoscere la possibilità, a chi è in difficoltà, di rateizzare le multe sia una scelta importante.

La collega Velo parlava dell'aumento dei controlli. Sicuramente a questo importante aspetto vengono finalizzati i proventi delle sanzioni, ma con questa riforma definiamo in maniera esatta le modalità di spesa. Sappiamo che fino a oggi tali proventi venivano versati in bilancio per finanziare la generalità delle spese degli enti locali. Con il provvedimento che ci accingiamo ad approvare si stabilisce, in modo preciso, a quali finalità debba essere destinata la quota spettante agli enti locali. Si individuano con precisione anche le finalità della quota di competenza dei ministeri. Infine si prevede l'obbligo per gli enti locali di dare conto di come spendono le risorse derivanti dalle multe. Questo mi sembra un dato importante.

Invito il Governo a predisporre un'attività di monitoraggio sugli introiti delle multe. A mio avviso, il dato pubblicato qualche mese fa da *Il Sole 24Ore*, che rivela che in una parte d'Italia si rispettano le regole e si pagano le sanzioni quando si sbaglia, mentre in un'altra parte d'Italia le sanzioni si pagano molto poco,

chiami il Governo a una valutazione, anche con riferimento ai trasferimenti che vengono erogati agli enti locali.

Se nella città di Reggio Calabria le multe vengono pagate in misura del 3,5 per cento, credo che lo Stato debba assumere qualche provvedimento. Sappiamo, comunque, che a questo riguardo esiste una differenza tra il nord e il sud dell'Italia. Non si tratta di una differenza determinata da amministrazioni di centro-destra o di centrosinistra, ma di un modo diverso di amministrare la cosa pubblica. Penso che il Governo debba interessarsi anche di questo aspetto.

Vi sono questioni che non abbiamo definito, ma ci auguriamo che lo faccia il Governo, con la delega che il Parlamento gli conferirà per la riforma del codice della strada, sebbene sarebbe stato opportuno inserire delle norme già in questa riforma — non so se lo farà il Senato — ad esempio in materia di piste ciclabili. Al riguardo, sono stati accolti due ordini del giorno, ma penso che valga la pena assumere una decisione e inserire questa materia nel codice della strada.

Allo stesso modo, occorre definire — era stato presentato un emendamento all'ultimo momento da parte del relatore, ma quel giorno si è creata confusione e non è stato approvato — la questione dei dossi artificiali, che ad oggi non è ben regolata, e questo sta provocando parecchi problemi.

Una questione aperta riguarda i veicoli storici. Ne abbiamo già parlato, con l'idea che se il Senato non provvede a prendere in carico questo argomento, possa farlo questo ramo del Parlamento.

Infine, richiamo il tema relativo al divieto di somministrare alcolici dopo le due di notte, che peraltro ha portato all'astensione da parte del collega Zeller ed ha incrinato i rapporti di collaborazione che negli ultimi sei mesi si erano creati in questa Commissione, sulla base dell'accordo politico che era stato raggiunto.

Di questo mi rammarico, perché la questione era chiara a tutti. In base all'accordo raggiunto, l'emendamento si sarebbe votato per ultimo nella Commis-

sione, al fine di sopprimere una normativa che, come hanno affermato diversi ministri, non ha funzionato.

Mi auguro che la questione venga sistemata nell'ambito di un altro provvedimento attualmente in discussione. Tuttavia, sottolineo che c'era un accordo politico chiaro che imponeva alle discoteche le stesse condizioni previste per gli altri locali. Un accordo che qualcuno — non assolutamente la Lega nord — non ha rispettato.

Si sarebbe potuta trovare una soluzione diversa, ma non avete voluto farlo e oggi ve ne assumete la responsabilità.

Questo è motivo di dispiacere, considerando che fin dall'inizio abbiamo deciso tutto in armonia, facendo passare un testo che mi auguro anche negli organi di stampa passi come il risultato del lavoro di tutta la Commissione. Al provvedimento che approviamo oggi, infatti, hanno lavorato tutti e ognuno ha fatto del suo meglio. La paternità, dunque, è della Commissione intera, maggioranza e opposizione.

Come abbiamo anticipato già la settimana scorsa, questa circostanza ha incrinato i rapporti di fiducia all'interno della Commissione, dal momento che si partiva da accordi politici diversi.

Adesso mandiamo il testo al Senato. Sicuramente questo è un testo importante e vedremo se il Senato decide di migliorare o meno qualche nostra proposta. Senza dubbio, possiamo dire che, sul tema della sicurezza e della difesa di chi viaggia tutti i giorni, oggi segniamo un passaggio storico.

Qualcuno domenica ha scritto, sulla stampa, che qualche lungaggine si è verificata per colpa della Lega. Ebbene, la Lega è presente oggi, come la settimana scorsa, e vota il provvedimento in maniera unanime e con serietà. Ricordo, invece, che la settimana scorsa altri erano assenti.

Pertanto, votiamo a favore del provvedimento perché il tema della sicurezza ci sta a cuore, come abbiamo già dimostrato anche con il pacchetto Maroni.

MICHELE POMPEO META. Sul merito è intervenuta l'onorevole Velo ed io non

vorrei aggiungere altro. Permettetemi una riflessione sulla scelta della sede legislativa: credo che sia stata una scelta giusta, in primo luogo perché siamo giunti all'approvazione del provvedimento e, in secondo luogo, perché abbiamo dimostrato che, quando gli obiettivi sono condivisi, queste istituzioni possono essere utili al Paese.

Questo è un segnale che dobbiamo inviare fuori dal Parlamento, soprattutto in relazione ai temi della sicurezza.

Mi auguro — la mia non può essere una raccomandazione, perché bisogna tener conto dell'autonomia di decisione del Senato — che anche i colleghi senatori, in tempi rapidi, possano lavorare unitariamente e d'intesa per licenziare questo importante provvedimento.

Credo che si aggiungano norme ad un quadro legislativo e normativo abbastanza ampio. Il Governo ha l'occasione della delega per tentare di riordinare in modo più efficiente e più snello il codice della strada. Con questo provvedimento siamo diventati più europei. Lo è diventata questa Commissione, che ha costretto anche il Governo a seguire i lavori parlamentari.

Vorrei sperare che anche il Governo sappia assumere l'iniziativa quando gli compete, perché il disegno di legge delega di riforma del codice della strada deve essere presentato.

In Europa — abbiamo visto che, quando operiamo bene, non esiste alcun pregiudizio nei confronti dell'Italia — ci andiamo a testa alta se su tali questioni, come su altre, rimaniamo coerentemente europeisti.

Quanto alla questione della sicurezza, l'onorevole Velo introduceva anche il tema della sicurezza sul lavoro. Qualche settimana fa abbiamo vissuto la tragedia di Viareggio. Ho ascoltato con attenzione le parole del Ministro Matteoli e credo che sarebbe opportuno anticipare la direttiva comunitaria in materia di trasporto di merci pericolose per ferrovia. So che, su questo, anche il commissario Tajani è d'accordo. Il Governo si dia da fare, al riguardo, nella riunione dei Ministri dei trasporti, affinché sulle merci non abbiano

più a ripetersi episodi come quello di Viareggio. Inoltre, in vista delle liberalizzazioni del 2011 riguardo al trasporto ferroviario passeggeri, è bene che giochiamo di anticipo.

Mi dispiace che gli onorevoli Zeller e Compagnon, che hanno contribuito non meno di altri a questo risultato, si siano astenuti. Certamente avranno avuto le loro buone ragioni, sulle quali non discuto. Sono convinto, però, che se questo testo fosse stato esaminato dall'Assemblea, non saremmo pervenuti all'approvazione. Questo, almeno, ci insegnano le esperienze precedenti.

Rispetto alla stesura originaria, è vero che c'è stata la proliferazione di qualche norma aggiuntiva, ma fundamentalmente si è prodotto un testo utile — alle forze dell'ordine e a tutti i soggetti che hanno il compito di vigilare sulla sicurezza — per la prevenzione e la repressione dei reati.

Ci sono alcune contraddizioni, che non sono della Commissione e che conosciamo. Non voglio glissare, anzi voglio ripeterle. Innanzitutto, la questione del divieto per le discoteche di somministrare alcolici dopo le due di notte, che non potete accollare a noi. Abbiamo visto quali sono i problemi aperti e questo dimostra che avevamo ragione noi. Il Governo decida e si assuma la responsabilità, poi noi decideremo di conseguenza. Nella situazione data, che era comunque in evoluzione, non potevamo osare oltre quello che abbiamo fatto.

Come Partito Democratico abbiamo espresso un voto di astensione sull'emendamento Montagnoli 22.23, un voto responsabile che sollecita soprattutto la componente del Governo a raccordarsi su quella questione e, se vuole, a produrre novità significative.

Non resta che ringraziare tutti i colleghi per il lavoro svolto. C'è stato un lavoro in *progress*. Dalla passata legislatura all'approdo conclusivo abbiamo migliorato il testo, grazie al lavoro del relatore Moffa, di tutti i capigruppo e del presidente.

Ancora una volta, infine, vorrei sottolineare — lo farà sicuramente il presidente — il lavoro prezioso e insostituibile degli uffici.

SILVANO MOFFA, *Relatore*. Intervengo molto brevemente, presidente, perché credo che, alla fine di questo lungo e complesso lavoro, come è stato detto da altri colleghi, debba essere rivendicato da questa Commissione un risultato straordinario.

Abbiamo raccolto, in un testo finale di 41 articoli, ben 21 proposte di legge. Abbiamo portato a compimento un lavoro che, come è stato testé ricordato anche dall'onorevole Meta, che ne è stato un po' l'artefice, era iniziato nella precedente legislatura.

Se dovessi oggi trovare un riferimento che richiami alla coscienza e alla mente il significato profondo del lavoro che portiamo a casa — pur in un confronto spesso difficile e duro, in alcuni casi aspro, che non toglie nulla alla legittimità delle posizioni anche diversificate che sono state assunte su alcune questioni — penso soprattutto ai giovani e alle famiglie delle vittime della strada.

Noi abbiamo ascoltato queste persone in questa sede. Molti dei neodeputati non hanno avuto l'opportunità di sentire le associazioni delle famiglie delle vittime della strada, quando drammaticamente chiedevano al Parlamento e al Governo di intervenire in maniera significativa. Noi lo abbiamo fatto nella scorsa legislatura, credo con grande senso di responsabilità.

Se dobbiamo dedicare a qualcuno questo lavoro, dobbiamo dedicarlo proprio ai giovani, perché quello che abbiamo messo in piedi è un atto di fiducia nei loro confronti; abbiamo cercato di responsabilizzarli, soprattutto sotto il profilo del maggior rischio e della maggiore incidentalità connessa all'uso della droga e dell'alcol.

Per queste ragioni sono soddisfatto del lavoro che abbiamo portato a termine. Esprimo qui la mia cultura politica, il mio senso della misura e il mio senso di lealtà anche nei confronti del Governo; se, in-

fatti, alcune questioni probabilmente non hanno trovato la soluzione auspicata da tutti, è anche per un senso di lealtà profondo nei confronti del Governo, nella sua articolazione e nella sua complessità.

Esiste un senso della misura che dobbiamo cercare di raggiungere con grande equilibrio. E io ringrazio lei, presidente, per aver dato un contributo importante proprio sotto il profilo dell'equilibrio. Ringrazio il Governo e i singoli ministri. Se consentite, vorrei ricordare il lavoro dello *staff* della IX Commissione e del dipartimento trasporti del Servizio Studi: senza di loro e senza l'apporto degli uffici del ministero, che hanno dimostrato di avere elevate doti di competenza e professionalità, non avremmo raggiunto un risultato così importante, anche in termini di qualità della legislazione.

Il codice della strada, del quale mi auguro si possa fare — presto, con la delega — una riforma radicale, è un codice complesso proprio sotto i profili dell'interpretazione. Noi abbiamo semplificato molto, favorendo l'applicazione di norme complesse e difficili. Lo abbiamo fatto guardando soprattutto al domani, ai nostri giovani e alle tante famiglie che sono state sconvolte dagli incidenti.

PRESIDENTE. Mi associo a tutti i ringraziamenti finora espressi. È stato svolto davvero un buon lavoro. Speriamo che il Senato approvi il provvedimento in tempi rapidi. Sarebbe un segnale forte da parte del Parlamento di non essere un'istituzione inutile.

Penso che il Senato terrà conto di una motivazione fondamentale, ossia che il codice della strada è in continuo cambiamento; il testo sul quale ci accingiamo a esprimere il voto finale sarebbe già ora soggetto a tante variazioni, la cui opportunità abbiamo evidenziato attraverso gli ordini del giorno.

Penso che la maturità di un Parlamento emerga anche dalla capacità di imprimere più velocità e dinamismo, nonostante il bicameralismo perfetto, magari rinun-

ciando a un protagonismo immediato, per essere protagonisti in seguito in modo più efficace.

Il Governo presenterà il disegno di legge delega, lo potrà presentare al Senato, il quale, subito dopo aver approvato questo testo, potrà essere promotore di un nuovo provvedimento legislativo. Abbiamo visto che, se lavoriamo in questo modo, possiamo approvare una legge in 7-8 mesi. Se, invece, cominciamo a fare la *navette*, il rischio è che occorran due anni per varare una legge. A quel punto, peraltro, la legge viene sostituita da decreti che, a pezzi, modificano il codice della strada, in modo del tutto frammentario e anche privo di coordinamento.

Penso che l'augurio di tutti, in fase di voto finale, sia che il provvedimento possa diventare legge in tempi rapidi.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Ringrazio moltissimo questa Commissione per il lavoro svolto. Penso — mi rivolgo a chi ha qualche motivo di insoddisfazione — che alla fine di questo lavoro siamo tutti cambiati. Il dibattito che abbiamo portato avanti, la diversità di posizioni, la discussione accesa, i voti impegnativi in ogni caso ci hanno cambiato tutti nel nostro modo di essere e nei nostri rapporti.

Io penso — sono molto più ottimista, forse perché ho un incarico recente — che la politica, quando sa operare su materie importanti in questo modo, recuperi un ruolo esclusivo, unico, significativo, un ruolo di difesa degli interessi della gente, soprattutto dei più deboli, che in questo caso sono i giovani e le vittime della strada con i loro parenti.

Vorrei fare una sottolineatura in merito al tema dei controlli che qualcuno ha richiamato. A mio avviso, non si tiene conto di una questione che considero importante. Prendo come esempio le norme che sono state approvate per il settore dell'autotrasporto, facendo notare che la Commissione ha tenuto numerosissime audizioni e svolto un dibattito lunghissimo, di non so quante ore.

Il settore dell'autotrasporto, che costituisce una parte fondamentale della circolazione del nostro Paese — l'80 per cento del prodotto interno lordo viaggia su strada — è stato audito dalla Commissione i primi di giugno. Ebbene, in quella audizione, gli auditi hanno posto questioni di cui si parla da vent'anni; da vent'anni, infatti, i camionisti italiani lamentano una serie di problematiche. Ebbene, questo Parlamento, con la collaborazione del Governo — ringrazio gli uffici del Governo, quelli della Commissione e la Commissione stessa — ha fatto sì che quelle istanze, in poco più di un mese, fossero approvate da un ramo del Parlamento.

In più, nel momento in cui effettuiamo i controlli, questi valgono nella misura in cui vi sono delle norme severe che, se applicate, cambiano il costume.

Quando questa legge sarà approvata anche dal Senato e quando i controlli produrranno sanzioni, cambieranno i comportamenti. Immaginate quanti autisti stranieri vengono in Italia, sono sorpresi mentre commettono un'infrazione, non pagano e tornano nei loro Paesi, senza che nessuno riesca a trovarli. Da domani, o pagano o subiranno il blocco del mezzo. Lo stesso avverrà per gli italiani.

Lo ribadisco, i controlli e le relative sanzioni decisi da questa Commissione tra un mese cambieranno i comportamenti. Questo è un aspetto importante: noi incidiamo sul costume e lo cambiamo.

Tenete conto che, pochi giorni fa, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti insieme al Ministro Maroni ha firmato un protocollo sui controlli dei mezzi pesanti. Le norme approvate da questa Commissione, quel protocollo e l'attività dei controlli che vogliamo incrementare cambieranno notevolmente la situazione.

Sono molto soddisfatto, dunque, di aver rappresentato il Governo e di aver dato un contributo, con il supporto prezioso degli uffici del ministero, al lavoro di questa Commissione, perché sono convinto che i cambiamenti che interverranno con questa approvazione sono molto più importanti di quello che possiamo oggi immaginare.

Inoltre, se è vero che i cittadini e la stampa sono la nostra coscienza critica, raccolgo dal *Giornale di Sicilia* di oggi un brano che parla della sicurezza stradale — scritto da una ragazza, Alessia Bivona — dal titolo « Un silenzio assordante ». Oggi la politica rompe questo silenzio e dà una risposta ai problemi della sicurezza.

Se mettiamo insieme tutti i provvedimenti assunti sulla sicurezza stradale, vediamo che, in questo particolare argomento, il Parlamento e il Governo in questa legislatura hanno dato una risposta importantissima ai problemi della sicurezza.

Questa legislatura potrà essere definita la legislatura della sicurezza stradale.

PRESIDENTE. Avverto che il relatore ha presentato, ai sensi dell'articolo 90, comma 1 del Regolamento, alcune correzioni di forma, che sono in distribuzione (*vedi allegato 3*).

Pongo pertanto in votazione le correzioni di forma proposte.

(*Sono approvate*).

Avverto che la proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, del Regolamento, il deputato Verdini è sostituito dal deputato Moffa.

Comunico altresì che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, i deputati Grimaldi, Terranova, Colucci, Nicco e Tagliatela sono sostituiti rispettivamente dai deputati Ceroni, Fallica, Tortoli, Zeller e Ceccacci Rubino.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale sul progetto di legge di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge: Zeller e Brugger; Contento; Formisano Anna Teresa; Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Dussin Guido ed altri; Cosenza; Barbieri; Consiglio regionale del Veneto; Consiglio regionale del Veneto; Stasi; Bratti e Motta *in un testo unificato e con il seguente titolo*: « Disposizioni in materia di sicurezza stradale » (44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480):

Presenti 28

Votanti 26

Astenuti 2

Maggioranza 14

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Barbareschi, Bergamini, Biasotti, Buonanno, Ceccacci in sostituzione di Tagliatela, Ceroni in sostituzione di Grimaldi, Crosio, Desiderati, Fallica in sostituzione di Terranova, Foti Antonino, Garofalo, Ginefra, Iapicca, Landolfi, Lovelli, Meta, Misiti, Moffa in sostituzione di Verdini, Montagnoli, Nizzi, Proietti Cosimi, Simeoni, Tortoli in sostituzione di Colucci, Toto, Valducci e Velo.

Si sono astenuti: Compagnon e Zeller in sostituzione di Nicco.

La seduta termina alle 18,30.

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 1

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

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. Dopo il comma 13 dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

« 13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ».

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 6, 7 e 77 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pneumatici invernali e di produzione e commercializzazione di pneumatici non omologati, nonché di regolamentazione della circolazione nei centri abitati).

1. 2. Toto.

(Approvato)

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1. Al comma 2, lettera b), dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « di blocchi di pietra naturale, » sono inserite le seguenti: « , anche non eccedenti singolarmente i limiti dell'articolo 62, purché in questa ipotesi il trasporto sia effettuato nel raggio massimo di 80 km di percorrenza a carico e con esclusione delle strade di tipo A, ».

1. 15. (nuova formulazione) Il Relatore.

(Approvato)

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

1-bis. All'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 7-bis. Nel rispetto della normativa comunitaria in materia di caratteristiche tecniche dei veicoli stradali, ai veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida si applica una riduzione della massa in ordine di marcia fino ad un massimo di una tonnellata. Nel caso dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano la riduzione è pari alla massa delle bombole del metano e dei relativi accessori e si applica solo nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità; nel caso dei veicoli ad

alimentazione elettrica o ibrida la riduzione è pari alla massa degli accumulatori e dei loro accessori ».

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge sono definite le procedure relative alle verifiche tecniche di omologazione dei veicoli di cui al comma 7-bis dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come introdotto dal comma 1-bis del presente articolo.

1. 3. (nuova formulazione) Garofalo.

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

1-bis. All'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 7-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce i criteri e le modalità con cui, nel rispetto della normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente, sicurezza stradale e caratteristiche tecniche dei veicoli che circolano su strada, per i veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida si può applicare una riduzione della massa, pari, nel caso dei veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano, alla massa delle bombole del metano e dei relativi accessori e, nel caso dei veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida, alla massa degli accumulatori e dei loro accessori, definendo altresì le modifiche alle procedure relative alle verifiche tecniche di omologazione derivanti dall'applicazione del presente comma. In ogni caso la riduzione di massa in ordine di marcia di cui al presente comma non può superare il limite massimo di una tonnellata. Per i veicoli ad alimentazione esclusiva o doppia con gas metano la riduzione si applica soltanto nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità ».

1-ter. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7-bis dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 1-bis del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

1. 3. (ulteriore nuova formulazione) Garofalo.

(Approvato)

ART. 2.

Premettere il seguente comma:

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

2. 4. Compagnon.

(Approvato)

Premettere il seguente comma:

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

2. 2. Antonino Foti.

(Approvato)

Aggiungere in fine il seguente comma:

1-bis. Dopo il comma 5 dell'articolo 24 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è inserito il seguente:

« 5-bis. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le per-

tenenze di servizio relative alle strade di tipo A) sono previste dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui al comma 5-ter dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale ».

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 23 e 24 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pubblicità sulle strade e di pertinenze delle strade).

2. 5. Il Relatore.

(Approvato)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-bis. Nelle more di una revisione e di un aggiornamento degli itinerari internazionali, i divieti e le prescrizioni di cui al comma 7 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle strade inserite nei citati itinerari che risultano classificate nei tipi A e B. Nel caso di strade inserite negli itinerari internazionali che sono classificate nel tipo C, i divieti e le prescrizioni di cui al periodo precedente si applicano soltanto qualora sussistano comprovate ragioni di garanzia della sicurezza per la circolazione stradale, da individuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. 3. Iapicca.

(Approvato)

Aggiungere in fine il seguente comma:

1-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'arti-

colo 57 del regolamento, nel senso di prevedere che la pubblicità non luminosa per conto di terzi è consentita, alle condizioni di cui al comma 3 del citato articolo 57, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge 11 agosto 1991, n. 266, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).

2. 6. (ex 2.09 nuova formulazione) Bruger.

(Approvato)

ART. 3.

Dopo l'articolo 3 inserire il seguente:

ART. 3-bis.

(Modifiche all'articolo 85 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone).

1. All'articolo 85 del al decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

a) i motocicli;

b) i tricicli;

d) i quadricicli;

e) le autovetture;

f) gli autobus;

g) gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;

h) i veicoli a trazione animale »;

b) al comma 4, le parole: « un'auto-vettura adibita » sono sostituite dalle seguenti: « un veicolo adibito ».

3. 01. *(nuova formulazione)* Bratti, Motta.
(Approvato)

ART. 5.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2, inserire il seguente:

« 2-bis. Al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: »I rimorchi e« sono soppresse »;

b) dopo il comma 3, inserire il seguente:

« 3-bis. Al comma 1 dell'articolo 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: "il proprietario del veicolo" sono inserite le seguenti: "ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli," »;

c) al comma 4:

1). dopo le parole: « della legge 23 agosto 1988, n. 400 » inserire le seguenti: « sentite le competenti Commissioni parlamentari, »;

2) sostituire le parole: degli articoli 94, 100 e 103 con le seguenti: degli articoli 94, 100, comma 3-bis, e 103;

d) inserire, dopo il comma 5, i seguenti:

« 5-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento nel senso di prevedere la disciplina di attuazione delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, con particolare riferimento alla definizione delle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità delle targhe dei rimorchi degli autoveicoli, tali da renderle

conformi a quelle delle targhe di immatricolazione posteriori degli autoveicoli.

5-ter. Le disposizioni del comma 4 dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2-bis del presente articolo, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle modifiche del regolamento di cui al comma 5-bis, e comunque ai soli rimorchi immatricolati dopo tale data. È fatta salva la possibilità di immatricolare nuovamente i rimorchi immessi in circolazione prima della data di cui al periodo precedente ».

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 94, 100, 103 e 196 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di targa personale e di targa dei rimorchi).

5. 5. *(nuova formulazione)* Il Relatore.

(Approvato)

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

2-bis. Al comma 15 dell'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)

ART. 6.

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 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. (nuova formulazione). 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 dei veicoli).

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

« ART. 94-bis. — (Divieto di intestazioni fittizie 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 effettuati quando l'acquirente, l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto 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 ac-

cessoria 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 PRA 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, i criteri 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 intestazioni fittizie 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 amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93 ».

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

(Approvato)

ART. 7.

Aggiungere in fine il seguente comma:

3-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 206 del regolamento, nel senso di prevedere che le attrezzature delle mac-

chine agricole possono essere utilizzate anche per le attività di manutenzione e di tutela del territorio, disciplinandone le relative modalità.

7. 2. (nuova formulazione) Montagnoli.

(Approvato)

ART. 8.

Al comma 1, sostituire il capoverso comma 1-sexies con il seguente:

1-sexies. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis, se il minore autorizzato commette violazioni per le quali, ai sensi delle disposizioni del presente codice, sono previste le sanzioni amministrative accessorie di cui agli articoli 218 e 219, è sempre disposta la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata. Per la revoca dell'autorizzazione si applicano le disposizioni dell'articolo 219, in quanto compatibili. Nell'ipotesi di cui al presente comma il minore non può conseguire di nuovo l'autorizzazione di cui al comma 1-bis.

8. 3. Il Relatore.

(Approvato)

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo è soppressa la seguente parola: « finale »;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguente: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo.

* **8. 01.** (nuova formulazione) Mussolini, Iapicca.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo è soppressa la seguente parola: « finale »;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguente: « Nell'ambito dei corsi di cui al

primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-bis, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo.

* **8. 02.** (nuova formulazione) Vannucci, Lovelli, Meta.

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-bis.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-bis dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, la parola: « finale » è soppressa;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad

acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis*, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

2-*bis*. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

* 8. 01. (ulteriore nuova formulazione)
Mussolini, Iapicca.

(Approvato)

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

ART. 8-*bis*.

(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori).

1. Al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, la parola: « finale » è soppressa;

b) al sesto periodo, le parole: « La prova finale dei corsi » sono sostituite dalle seguenti: « La prova di verifica dei corsi »;

c) dopo il sesto periodo sono inseriti i seguenti: « Nell'ambito dei corsi di cui al primo e al terzo periodo è svolta una lezione teorica di almeno un'ora, volta ad acquisire elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Ai fini del conseguimento del certificato di cui al comma 1-*bis*, gli aspiranti che hanno superato l'esame di cui al secondo periodo o la prova di cui al sesto periodo sono tenuti a superare, previa idonea attività di formazione, una prova pratica di guida del ciclomotore ».

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di svolgimento della lezione teorica sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza e della prova pratica, nonché della relativa attività di formazione, di cui al comma 11-*bis* dell'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

2-*bis*. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

* 8. 02. (ulteriore nuova formulazione)
Vannucci, Lovelli, Meta.

(Approvato)

ART. 9.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, sopprimere l'ultimo periodo;

b) aggiungere, in fine, il seguente comma: « 2-bis. Il comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni, è abrogato. »

9. 1. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 10.

Al comma 5, lettera c), numero 2), dopo la parola: categoria, inserire le seguenti: A, BS, BE,.

10. 2. Montagnoli.

(Approvato)

All'articolo 10, comma 5, dopo la lettera e), inserire la seguente:

e-bis) dopo il comma 10, è inserito il seguente:

10-bis. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati:

a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri d'istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei criteri individuati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

10. 3. Velo.

All'articolo 10, comma 5, dopo la lettera e), inserire la seguente:

e-bis) dopo il comma 10 è inserito il seguente:

« 10-bis. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati:

a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri d'istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei criteri individuati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I relativi costi sono posti integralmente a carico dei soggetti richiedenti. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'organizzazione dei corsi nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

10. 3. (nuova formulazione) Velo.

(Approvato)

Al comma 5, lettera f), apportare le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, sostituire le parole: « è inserito il seguente », con le seguenti: « sono inseriti i seguenti: »;

b) dopo il comma 11-ter inserire il seguente: « 11-quater. La provincia territorialmente competente dispone l'inibizione alla prosecuzione dell'attività per i soggetti a carico dei quali, nei due anni successivi all'adozione di un provvedimento di sospensione ai sensi della lettera c) del comma 11-ter, è adottato un ulteriore provvedimento di sospensione ai sensi delle lettere a) e b) del medesimo comma ».

10. 4. (nuova formulazione) Il Relatore.

(Approvato)

ART. 12.

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

1-bis. Dopo il comma 6 dell'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente:

« 6-bis. Per le violazioni penali per le quali è prevista una diminuzione di punti riferiti alla patente di guida, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni ne trasmette copia autentica all'organo accertatore, che entro trenta giorni dal ricevimento ne dà notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ».

12. 8. (ex 3.3 nuova formulazione) Compagnon.

(Approvato)

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la lettera b) con la seguente: « b) al capoverso "Art. 174", le parole: "Comma 4 - 2", "Comma 5 - 2" e "Comma 7 - 1" sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: "Commi 5 e 10 - 5", "Commi 6 e 12 - 10" e "Comma 11 - 2" »;

b) sostituire la lettera d) con la seguente: « d) al capoverso "Art. 178", le parole: "Comma 3 - 2" e "Comma 4 - 1" sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: "Commi 5 e 10 - 5", "Commi 6 e 12 - 10" e "Comma 11 - 2" »;

Conseguentemente, all'articolo 21, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso articolo 174:

1) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

2) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

3) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

4) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

5) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida e di riposo settimanale prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.227. Se il limite massimo di durata di cui al periodo precedente è superato per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559;

6) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

7) sopprimere i commi 8 e 9;

8) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

9) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente: 2-bis. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 373, comma 2, del regolamento, nel senso di prevedere, tra i veicoli esentati dal pagamento del pedaggio, anche quelli che recano la targa C.P.;

c) al comma 3, capoverso ART. 178:

1) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

2) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

3) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1 »;

4) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dall'accordo di cui al comma 1 »;

5) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida e di riposo settimanale prescritto dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Se il limite massimo di durata di cui al periodo precedente è superato per oltre il 20 per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 4.000;

6) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

7) sopprimere i commi 8 e 9;

8) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

9) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis.

12. 7. Il Relatore.

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la lettera b) con la seguente: b) al capoverso « Art. 174 », le parole: « Comma 4 - 2 », « Comma 5 - 2 » e « Comma 7 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

b) sostituire la lettera d) con la seguente: d) al capoverso « Art. 178 », le parole: « Comma 3 - 2 » e « Comma 4 - 1 » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « Commi 5 e 10 - 5 », « Commi 6 e 12 - 10 » e « Comma 11 - 2 »;

Conseguentemente, all'articolo 21, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, capoverso articolo 174:

10) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

11) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

12) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

13) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006;

14) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida o il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.227. Se i limiti di cui al periodo precedente non sono rispettati per oltre il 20 per cento si

applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559;

15) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

16) sopprimere i commi 8 e 9;

17) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

18) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

b) soppresso;

c) al comma 3, capoverso ART. 178:

10) al comma 3, sostituire le parole da: Le sanzioni fino a: Tali violazioni con le seguenti: Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo;

11) al comma 4, sopprimere le parole: o settimanale;

12) al comma 5, sostituire le parole: superiore a un'ora ma non superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1«;

13) al comma 6, sostituire le parole: superiore a due ore, con le seguenti: superiore al 20 per cento rispetto al limite massimo di durata dei periodi di guida prescritto dall'accordo di cui al comma 1 »

14) dopo il comma 6, inserire il seguente: 6-bis. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida o il limite minimo di durata dei periodi di riposo settimanale prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000. Se i limiti di durata di cui al periodo precedente non sono rispettati per oltre il 20

per cento si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 4.000;

15) al comma 7, sostituire le parole: da euro 155 a euro 624 con le seguenti: da euro 295 a euro 1.179;

16) sopprimere i commi 8 e 9;

17) al comma 11, sostituire le parole: ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 con le seguenti: ai commi 4, 5, 6, 6-bis, 7 e 10;

18) al comma 12, sostituire le parole: 4, 5, 6, 7, 8 e 9 con le seguenti: 4, 5, 6 e 6-bis;

12. 7. (nuova formulazione) Il Relatore.

(Approvato)

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.

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.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

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

2-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2-bis, 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.

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

(Approvato)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

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

2-ter. All'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2-bis, 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.

* **12. 6.** *(ulteriore nuova formulazione)* Montagnoli.

(Approvato)

ART. 13.

Premettere il seguente comma:

01. Al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, dopo le parole: « in servizio permanente effettivo » sono inserite le seguenti: « o in quiescenza »;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: « L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni ».

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 119 e 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e di revisione della patente di guida).

13. 1. Garofalo.

Premettere i seguenti commi:

01. Al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, dopo le parole: « in servizio permanente effettivo » sono inserite le seguenti: « o in quiescenza »;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: « L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni ».

02. Le spese relative all'attività di accertamento di cui all'articolo 119, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal presente articolo, inclusive degli emolumenti da corrispondere ai medici, sono poste a carico dei soggetti richiedenti.

Conseguentemente, sostituire la rubrica con la seguente: (Modifiche agli articoli 119 e 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e di revisione della patente di guida).

13. 1. (nuova formulazione) Garofalo.

(Approvato)

Al comma 1, lettera b), capoverso 1-bis, dopo la parola informando, aggiungere le seguenti: per iscritto.

13. 2. Pedoto.

(Approvato)

Al comma 1, lettera b), capoverso comma 1-ter, sopprimere le parole da: presso le quali fino a: in coma.

13. 4. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 15.

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.

(Approvato)

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

Conseguentemente, al comma 12-ter, sostituire le parole: « 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 » *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)

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)

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 10 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 stabiliti 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 al secondo periodo del comma 12-bis ».

15. 9. (nuova formulazione) Il Relatore.

(Approvato)

Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

d-bis) è aggiunto in fine il seguente comma:

« 12-ter. I dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui al presente articolo, fuori dai centri abitati non possono essere utilizzati o installati ad una distanza in-

feriore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità ».

15. 7. (nuova formulazione) Baldelli.

(Approvato)

ART. 18.

Sopprimerlo.

Conseguentemente, dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifica all'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di circolazione dei velocipedi).

1. Dopo il comma 9 dell'articolo 182 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« 9-bis. Il conducente di velocipede che circola da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 ».

18. 1. (nuova formulazione) Bratti, Motta.

(Approvato)

ART. 21.

Dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali).

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi » sono inserite le se-

guenti: « , nonché a quelli delle autoambulanze e dei mezzi di soccorso per animali o di vigilanza zoofila, ».

2. All'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente: « 9-bis. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, in caso di incidente con danno a uno o più animali domestici, da lavoro o protetti, non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali domestici, da lavoro o protetti, devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare l'immediato intervento di un medico veterinario. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 ».

21. 01. *(nuova formulazione)* Giammanco, Antonino Foti, Sarubbi, Garofalo, Cazzola, Mancuso, Ceccacci Rubino, Repetti, Tortoli, Nizzi, Lorenzin, Biasotti, Mannucci.

Dopo l'articolo 21, inserire il seguente:

ART. 21-bis.

(Modifiche agli articoli 177 e 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di mezzi di soccorso per animali e di incidenti con danni ad animali).

1. Al comma 1 dell'articolo 177 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, » sono inserite le seguenti: « nonché a quelli delle autoambulanze e dei mezzi di soccorso per animali o di vigilanza zoofila, ».

2. All'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è aggiunto, in fine, il seguente: « 9-bis. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di

porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. Chiunque non ottempera agli obblighi di cui al periodo precedente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559. Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso. Chiunque non ottempera all'obbligo di cui al periodo precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 ».

21. 01. *(ulteriore nuova formulazione)* Giammanco, Antonino Foti, Sarubbi, Garofalo, Cazzola, Mancuso, Ceccacci Rubino, Repetti, Tortoli, Nizzi, Lorenzin.

(Approvato)

ART. 22.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera c), *sostituire le parole:* dopo il secondo periodo è inserito il seguente *con le seguenti:* il terzo periodo è sostituito dal seguente;

b) al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti lettere:

b-bis) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti: « 2-bis. I conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di liquidi biologici prelevati in modo non invasivo. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento delle politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità sono stabilite le modalità di effettuazione degli accertamenti di cui al presente

comma e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

2-ter. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e *1-bis* è sempre considerato in stato di alterazione psico-fisica di cui al comma 1, il conducente per il quale gli accertamenti di cui al comma *2-bis* forniscono esito positivo. Nell'ipotesi di cui al presente comma, il conducente ha facoltà di chiedere, con oneri a proprio carico che siano effettuate analisi di verifica mediante il prelievo di liquidi biologici diversi. Alle analisi di cui al precedente periodo si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del Capo VI del Titolo I del Libro III del codice di procedura penale. »;

b-ter) al comma 3 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) sono premesse le seguenti parole: « Fatto salvo quanto previsto dai commi *2-bis* e *2-ter*, »;

b) sono soppresse le seguenti parole: « e per la relativa visita medica »;

b-quater) al comma 5, il secondo periodo è soppresso.

b-quinquies) al comma 6, dopo le parole « sulla base », sono inserite le seguenti: « dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma *2-bis*, ovvero »;

b-sexies) al comma 8, le parole: « di cui ai commi 2, 3 o 4 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 2, *2-bis*, 3 o 4 ».

22. 25. *(nuova formulazione)* Il Relatore.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *c)*, sostituire le parole: dopo il secondo periodo è inserito il seguente con le seguenti: il terzo periodo è sostituito dal seguente;

b) al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti lettere:

b-bis) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« *2-bis.* Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, i conducenti, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono essere sottoposti ad accertamenti clinico tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle forze di polizia. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento delle politiche antidroga e il Consiglio superiore di sanità sono stabilite le modalità di effettuazione degli accertamenti di cui al precedente periodo e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi.

b-ter) Il comma 3 è sostituito dal seguente: « 3. Nei casi previsti dal comma *2-bis* qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di Polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e soccorso.

b-quater) al comma 5, il secondo periodo è soppresso.

b-quinquies) al comma 6, dopo le parole: « sulla base » sono inserite le seguenti: « dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis, ovvero »;

b-sexies) al comma 8, le parole: « di cui ai commi 2, 3 o 4 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4 ».

22. 25. *(ulteriore nuova formulazione)* Il Relatore.

(Approvato)

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

* **22. 18.** *(nuova formulazione)* Graziano.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

* **22. 19.** *(nuova formulazione)* Graziano.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

* **22. 20.** (nuova formulazione) Graziano.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

3-bis. Al codice penale, di cui al regio decreto 19 ottobre 1930, n. 1398, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589, terzo comma:

1) al numero 1), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) al numero 2), sono aggiunte in fine le seguenti parole: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3 e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 »;

b) all'articolo 590, terzo comma:

1) dopo le parole: « e successive modificazioni » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 3, 4 e 5 del citato articolo 186 »;

2) dopo la parola: « psicotrope » sono inserite le seguenti: « o che rifiuta gli accertamenti di cui ai commi 2, 2-bis, 3, e 4 dell'articolo 187 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

* **22. 21.** (nuova formulazione) Graziano.

(Approvato)

Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:

ART. 22-bis. — (Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni). — 1. Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « entro centocinquanta giorni » sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: « entro novanta giorni »;

b) dopo il quarto periodo è inserito il seguente: « Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro il termine di cento giorni dall'accertamento della violazione ».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

* **22. 03.** (nuova formulazione) Ceroni.

(Approvato)

Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:

ART. 22-bis. — (Modifica all'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di notificazione delle violazioni). — 1. Al comma 1 dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « entro centocinquanta giorni » sono sostituite, ovunque ricorrono, dalle seguenti: « entro novanta giorni »;

b) dopo il quarto periodo è inserito il seguente: « Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro il termine di cento giorni dall'accertamento della violazione ».

2. Le disposizioni dell'articolo 201 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

* **22. 04.** (nuova formulazione) Baldelli.

(Approvato)

Dopo l'articolo 22 inserire il seguente:

ART. 22-bis. — (Modifiche agli articoli 202 e 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pagamento in misura ridotta e di veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE) — 1. All'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

« 2-bis. In deroga a quanto previsto dalle disposizioni del comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 6-bis, e 178, commi 5, 6 e 6-bis, è commessa da conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1. L'agente trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.

2-ter. Qualora il trasgressore non si avvalga della facoltà di cui al comma 2-bis, è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando od ufficio da cui l'agente accertatore dipende.

2-quater. In mancanza del versamento della cauzione di cui al comma 2-ter è disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis ».

2. All'articolo 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3 è aggiunto infine il seguente periodo: « Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis »;

b) il comma 4-bis è abrogato.

22. 09. Il Relatore.

(Approvato)

Dopo l'articolo 22, inserire il seguente:

« ART. 22-bis. — (Introduzione dell'articolo 202-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di rateazione delle sanzioni pecuniarie) — 1. Dopo l'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« ART. 202-bis. — (Rateazione delle sanzioni pecuniarie). — 1. I soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 400 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione del pagamento in rate mensili.

2. Può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a euro 10.628,16. Ai fini di cui al presente comma, se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, il reddito è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia, compreso l'istante, e i limiti di reddito di cui al periodo precedente sono elevati di euro 1.032,91 per ognuno dei familiari conviventi.

3. La richiesta di cui al comma 1 è presentata al prefetto, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 208. È

presentata al presidente della giunta regionale, al presidente della giunta provinciale o al sindaco, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province o dei comuni.

4. Sulla base delle condizioni economiche del richiedente e dell'entità della somma da pagare, l'autorità di cui al comma 3 dispone la ripartizione del pagamento fino ad un massimo di dodici rate se l'importo dovuto non supera euro 2.000, fino ad un massimo di ventiquattro rate se l'importo dovuto non supera euro 5.000, fino ad un massimo di sessanta rate se l'importo dovuto supera euro 5.000. L'importo di ciascuna rata non può essere inferiore a euro 100. Sulle somme il cui pagamento è stato rateizzato si applicano gli interessi al tasso previsto dall'articolo 21, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e successive modificazioni.

5. L'istanza di cui al comma 1 deve essere presentata entro trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione della violazione. La presentazione dell'istanza implica la rinuncia ad avvalersi della facoltà di ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 e di ricorso al giudice di pace di cui all'articolo 204-bis. L'istanza è comunicata dall'autorità ricevente all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore. Entro novanta giorni dalla presentazione dell'istanza l'autorità di cui al comma 3 adotta il provvedimento di accoglimento o di rigetto. Decorso il termine di cui al periodo precedente, l'istanza si intende respinta.

6. La notificazione all'interessato dell'accoglimento dell'istanza, con la determinazione delle modalità e dei tempi della rateazione, ovvero del provvedimento di rigetto è effettuata con le modalità di cui all'articolo 201. Con le modalità di cui al periodo precedente è notificata la comunicazione della decorrenza del termine di cui al quarto periodo del comma 5 e degli effetti che ne derivano ai sensi del medesimo comma. L'accoglimento dell'istanza, il rigetto o la decorrenza del termine di

cui al citato quarto periodo del comma 5 sono comunicati al comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore.

7. In caso di accoglimento dell'istanza, il comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla verifica del pagamento di ciascuna rata. In caso di mancato pagamento della prima rata o, successivamente, di due rate il debitore decade automaticamente dal beneficio della rateazione. Si applicano le disposizioni del comma 3 dell'articolo 203.

8. In caso di rigetto dell'istanza, il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve avvenire entro trenta giorni dalla notificazione del relativo provvedimento ovvero dalla notificazione di cui al secondo periodo del comma 6.

9. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente articolo.

10. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono aggiornati ogni due anni gli importi di cui ai commi 1, 2 e 4 in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificate nei due anni precedenti. Il decreto di cui al presente comma è adottato entro il 1º dicembre di ogni biennio e gli importi aggiornati si applicano dal 1º gennaio dell'anno successivo ».

22. 010. (ex 23. 01 nuova formulazione) Montagnoli.

(Approvato)

All'articolo 22-bis, lettera b), capoverso comma 1-bis, aggiungere infine il seguente periodo: Il giudice penale, con ordinanza motivata da gravi e documentati motivi, può disporre la sospensione dell'efficacia dei verbali di accertamento, in attesa della sua decisione definitiva, sentita l'autorità che ha adottato il provvedimento e la

parte ricorrente. Si applicano le disposizioni dell'articolo 309 del codice di procedura penale, in quanto compatibili.

0. 22. 08. 2. Zeller, Brugger.

(Approvato)

Dopo l'articolo 22, inserire il seguente:

ART. 22-bis. — (Modifiche agli articoli 204-bis e 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di ricorso al giudice di pace e di opposizione). — 1. All'articolo 204-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole da: «sessanta giorni» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «trenta giorni dalla data di contestazione o di notificazione, o di sessanta giorni dalla stessa data, se l'interessato risiede all'estero»;

b) soppresso;

c) il comma 3 è sostituito dai seguenti:

«3. Il ricorso e il decreto con cui il giudice fissa l'udienza di comparizione sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente o, nel caso sia stato indicato, al suo procuratore, e ai soggetti di cui al comma 4-bis, anche a mezzo fax o per via telematica all'indirizzo elettronico comunicato ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n.123.

3-bis. Tra il giorno della notificazione e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di trenta giorni, se il luogo della notificazione si trova in Italia, e di sessanta giorni, se si trova all'estero. Se il ricorso contiene istanza di sospensione del provvedimento impugnato, l'udienza di comparizione deve essere fissata dal giudice entro venti giorni dal deposito dello stesso.

3-ter. L'opposizione non sospende l'esecuzione del provvedimento, salvo che il giudice, concorrendo gravi e documentati

motivi, disponga diversamente nella prima udienza di comparizione, sentite l'autorità che ha adottato il provvedimento e la parte ricorrente, con ordinanza motivata e impugnabile con ricorso in tribunale»;

d) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-bis. La legittimazione passiva nel giudizio di cui al presente articolo spetta al prefetto, quando le violazioni opposte sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato Spa, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti ai sensi dell'articolo 208. Il prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della prefettura — ufficio territoriale del Governo»;

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace determina l'importo della sanzione e impone il pagamento della somma con sentenza immediatamente eseguibile. Il pagamento della somma deve avvenire entro i trenta giorni successivi alla notificazione della sentenza e deve essere effettuato a vantaggio dell'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, con le modalità di pagamento da questa determinate.»;

d) al comma 6, le parole: «che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso» sono soppresse;

e) dopo il comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente:

«9-bis. La sentenza con cui è accolto o rigettato il ricorso è trasmessa, entro trenta giorni dal deposito, a cura della

cancelleria del giudice, all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore ».

2. Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

22. 08. (nuova formulazione) Il Relatore.
(Approvato)

ART. 23.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole: all'ammodernamento e al potenziamento con le seguenti: all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione;

b) alla medesima lettera a), capoverso lettera c-bis), sostituire le parole: di installazione e potenziamento con le seguenti: di installazione, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione;

c) alla lettera d), capoverso comma 4, lettera a), sostituire le parole: di ammodernamento e di potenziamento con le seguenti: di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione;

d) alla lettera d), capoverso comma 4, lettera c), sostituire le parole: e al potenziamento con le seguenti: , all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione;

Conseguentemente, all'articolo 29, comma 1, sostituire le parole: ammodernamento e potenziamento con le seguenti: di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione.

23. 6. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 24.

Al comma 1, capoverso ART. 214-ter, sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. I veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca adottato ai sensi degli articoli 186, commi 2, lettera c) 2-bis e 7, 186-bis, comma 6, e 187, commi 1 e 1-bis sono assegnati agli organi di polizia che ne facciano richiesta, prioritariamente per attività finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici che ne facciano richiesta per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale. Qualora gli organi o enti di cui al periodo precedente non presentino richiesta di assegnazione, i beni sono posti in vendita. Se la procedura di vendita è antieconomica, con provvedimento del dirigente del competente ufficio del Ministero dell'economia e delle finanze è disposta la cessione gratuita o la distruzione del bene.

24. 2. Il Relatore.

(Approvato)

Al comma 1, capoverso ART. 214-ter, comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Il provvedimento è comunicato al pubblico registro automobilistico per l'aggiornamento delle iscrizioni. Si applicano le disposizioni del comma 3-bis dell'articolo 214-bis.

24. 1. (nuova formulazione) Meta, Velo, Lovelli, Ginefra, Bonavitacola, Boffa.

(Approvato)

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)

ART. 32.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: devono conseguirli inserire le seguenti; con modalità conformi a quanto stabilito dal decreto di cui al comma 4 dell'articolo 97,;

b) sopprimere il comma 2.

32. 1. Toto.

(Approvato)

ART. 33.

Al comma 1 apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: può emanare inserire le seguenti: sentito, per quanto di competenza, il Garante per la protezione dei dati personali,;

b) dopo le parole: »idoneo a rilevare«, inserire le seguenti: », allo scopo di garantire la sicurezza stradale, ».

33. 1. Il Relatore.

(Approvato)

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

« ART. 33-bis.

(Certificazione di assenza di uso abituale di sostanze alcoliche o stupefacenti per chi esercita attività di autotrasporto).

1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasportatore su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia uso abituale di sostanze alcoliche o di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali, da

adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio ».

* **33. 02.** (ex 9. 01 nuova formulazione) Montagnoli.

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

« ART. 33-bis.

(Certificazione di assenza di uso abituale di sostanze alcoliche o stupefacenti per chi esercita attività di autotrasporto).

1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasportatore su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia uso abituale di sostanze alcoliche o di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro della salute, del lavoro e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio ».

* **33. 03.** (ex 9.04 nuova formulazione) Compagnon.

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

« ART. 33-bis — *(Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero di tossicodipendenza per*

chi esercita attività di autotrasporto). — 1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio.

2-bis. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al presente articolo sono a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida di cui al comma 1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. ».

* **33. 02.** (nuova formulazione) Montagnoli.

(Approvato)

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

« ART. 33-bis — (Certificazione di assenza di abuso di sostanze alcoliche e di assenza di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ovvero di tossicodipendenza per chi esercita attività di autotrasporto). — 1. In deroga a quanto previsto dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, per l'esercizio dell'attività professionale di trasporto su strada che richieda la patente di guida di categoria C, C+E, D, D+E, l'interessato

deve produrre apposita certificazione con cui si esclude che faccia abuso di sostanze alcoliche ovvero uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Con decreto del Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento per le politiche antidroga, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le caratteristiche della certificazione di cui al comma 1, sono individuati i soggetti competenti a rilasciarla e sono disciplinate le procedure di rilascio.

2-bis. Le spese connesse al rilascio della certificazione di cui al presente articolo sono a carico dei soggetti che richiedono la patente di guida di cui al comma 1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste dal presente articolo, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. »

* **33. 03.** (nuova formulazione) Compagnon.

(Approvato)

ART. 34.

Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e dei natanti ».

34. 1. Il Relatore.

(Approvato)

ART. 39.

Premettere i seguenti commi:

01. All'articolo 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 7-bis. Quando dalla violazione di disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di

persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

02. Al comma 6 dell'articolo 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ».

39. 1. (*ex* 27. 4 nuova formulazione) Montagnoli.

(Approvato)

Dopo l'articolo 39 inserire il seguente:

ART. 39-bis. — (*Introduzione dell'articolo 46-bis e modifica all'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, in materia di sanzioni per il cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria*). — 1. Dopo l'articolo 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« ART. 46-bis. — (*Cabotaggio stradale in violazione della normativa comunitaria*). — 1. Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi

ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 207 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni ».

2. Il quarto comma dell'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: « Qualora le violazioni di cui agli articoli 26 e 46 siano commesse da un veicolo immatricolato all'estero, esercente attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio, si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2-bis. Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica ».

39. 01. (*nuova formulazione*) Il Relatore.

(Approvato)

ART. 41.

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « di locazione finanziaria » inserire le seguenti: « o di noleggio con riscatto »;

b) aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250 ».

41. 1. (*nuova formulazione*) Bratti, Motta.

(Approvato)

ALLEGATO 2

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).

ORDINI DEL GIORNO

La IX Commissione,

premesso che:

il provvedimento in esame rappresenta un intervento assai articolato e di ampia portata su numerosi aspetti del codice della strada che attengono prevalentemente al tema della sicurezza stradale;

anche a seguito di tale intervento, risulta rafforzata l'esigenza di una revisione complessiva del codice, che, dalla sua adozione, nel 1992, è stato modificato un gran numero di volte;

la revisione del codice dovrebbe essere ispirata a finalità di semplificazione, sia per quanto concerne la struttura del codice medesimo, sia per quanto riguarda le disposizioni in esso contenute,

impegna il Governo

1) ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente ad una revisione del codice della strada che:

a) sotto il profilo della struttura del codice, distingua, anche in atti separati, la disciplina della rete stradale, quella dei veicoli e quella delle norme di comportamento;

b) sotto il profilo dei contenuti, preveda un'armonizzazione della disciplina,

per superare i problemi di coordinamento derivanti dai frequenti e spesso frammentari interventi di modifica, e un'ampia delegificazione delle materie che hanno carattere tecnico e sono suscettibili di frequenti aggiornamenti in corrispondenza con l'evoluzione tecnologica;

2) per quanto attiene ad aspetti specifici:

a) preveda un aggiornamento e una completa ridefinizione della normativa in materia di mobilità ciclistica, anche al fine di favorire tutte le forme di mobilità sostenibile;

b) preveda, in coerenza con la normativa comunitaria, l'equipaggiamento degli autoveicoli con dispositivi idonei a potenziare la sicurezza.

0/44 e abb./IX/**22**. Garofalo, Toto, Teranova.

La IX Commissione,

premesso che:

la Consulta Nazionale della Sicurezza Stradale ha individuato nella seduta del 15 maggio 2009 come azione a massima priorità e criticità nazionale la sicurezza stradale nelle grandi aree urbane e la protezione dell'utenza debole;

secondo i dati forniti, le aree urbane in Italia sono caratterizzate dalla maggiore incidenza d'Europa di infortuni gravi (44 per cento dei morti, 73 per cento dei feriti e 77 per cento degli incidenti), mentre nelle aree urbane metà dei morti sono da ascrivere all'utenza debole (nel 2007 350 ciclisti e 630 pedoni);

il 15 maggio 2009, 27 comuni d'Europa hanno firmato la Carta di Bruxelles con la quale si impegnano a portare nei Paesi dell'unione Europea l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale dall'attuale 5 per cento al 15 per cento entro il 2020 ed a ridurre del 50 per cento, entro lo stesso termine, gli incidenti mortali che colpiscono i ciclisti migliorando la sicurezza delle strade;

i paesi nei quali la ripartizione modale vede un uso della bicicletta superiore al 15 per cento raggiungono i maggiori livelli di sicurezza stradale ed i minori tassi di incidentalità;

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione Europea con delega ai Trasporti, ha affermato il 12 maggio 2009 a Bruxelles «È nostro dovere promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano a emissione zero»;

i principi informativi del Codice della Strada (articolo 1 comma 2) prevedono che: «Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione»;

appare evidente che i costi economici e sociali (35 miliardi di Euro/anno) ed ambientali (95 miliardi di Euro/anno) della mobilità sono da imputare al traffico veicolare e che tutte le altre modalità di spostamento (collettivo — autobus, treno — o non veicolare — bicicletta/velocipede o piedi) dovranno essere favorite dal Codice stesso;

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per pervenire a una revisione del Codice della Strada che contenga disposizioni atte a: ridurre l'incidentalità stradale con particolare riferimento ai centri urbani; proteggere l'utenza debole della strada (con particolare riferimento all'utenza non motorizzata, ovvero pedoni e ciclisti) e ridurre drasticamente l'incidentalità; favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata sposando i principi della mobilità sostenibile;

definire dei criteri quantitativi che permettano di monitorare le iniziative delle amministrazioni locali;

coinvolgere le organizzazioni che rappresentano l'utenza debole nella definizione delle priorità da perseguire per il raggiungimento della sicurezza stradale;

a prevedere, nel breve termine, una revisione significativa del Codice della Strada al fine di realizzare una maggiore armonizzazione delle norme in esso contenuto, una sua semplificazione sostanziale, nonché una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di dimezzamento dell'incidentalità stradale;

a dare piena attuazione al citato principio di cui al comma 1 dell'articolo 2 del Codice della Strada, che pone come prioritario il fine del perseguimento della sicurezza stradale, della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e del miglioramento del livello della qualità della vita dei cittadini, eliminando o correggendo tutte le norme che siano in contrasto con il principio richiamato;

garantire che il Codice persegua la sicurezza di tutti gli utenti della strada, avvalendosi per il raggiungimento di tale obiettivo di studi ed elaborazioni statistiche sul rapporto tra quadro normativo e tasso di incidentalità;

ad elaborare modifiche ed integrazioni al Codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole — riducendo

così anche il carico veicolare sulla rete urbana e rendendo più fluido il traffico — e ad integrare i diversi segmenti della mobilità onde renderli compatibili e quindi fare sì che la sicurezza degli utenti della strada risulti esser criterio primario di progettazione;

prevedere meccanismi per verificare che gli Enti locali individuino gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità, definiscano le misure per raggiungere gli obiettivi e predispongano gli strumenti per verificare il conseguimento;

modificare il sistema di classificazione delle strade in modo definire un criterio di priorità nell'utilizzo delle strade, in modo da estendere in modo capillare la diffusione delle zone 30 ed introducendo ovunque sistemi di moderazione del traffico;

correggere imprecisioni ed incongruità del codice in modo da renderlo più confacente ad una corretta interazione tra i ciclisti e gli altri utenti della strada; a non considerare veicolo la bicicletta quando viene condotta a mano;

a definire e standardizzare una segnaletica per gli itinerari ciclopedonali e a prevedere inoltre — dove possibile — la continuità delle piste ciclabili;

a riformulare in modo più coerente la norma relativa alle lanterne semaforiche per le biciclette;

a prevedere la possibilità — qualora le condizioni di sicurezza della sede stradale lo consentano e previo apposizione di specifica segnaletica orizzontale e verticale — di consentire alle biciclette il transito in senso contrario nei sensi unici;

a ridefinire le regole di precedenza nelle rotatorie nonché a stabilire criteri di progettazione delle medesime che garantiscano maggiore sicurezza anche per l'utenza debole;

ad imporre agli enti locali l'obbligo di garantire la continuità territoriale in ambito urbano e perturbano, attraverso l'eliminazione di eventuali « barriere », la rea-

lizzazione di una rete di strade di basso rango integrate con piste ciclabili, nonché di percorsi ciclabili che permettano di uscire in sicurezza dalla zona urbana;

a prevedere una più razionale ed efficace regolamentazione dell'utilizzazione dei percorsi ciclopedonali;

ad individuare e a porre in essere tutte quelle modifiche ed integrazioni che possono portare ad una maggiore diffusione della mobilità alternativa e al raggiungimento di un più elevato tasso di sicurezza stradale.

0/44 e abb./IX/5. Motta, Bratti, Lovelli, Velo.

La IX Commissione,

premesso che:

è stata riconosciuta la necessità di giungere ad una rapida approvazione di un pacchetto di modifiche su cui si era da tempo raggiunto un accordo trasversale; si è affermata l'esigenza di intervenire con modifiche al quadro normativo allo scopo di aumentare la tutela dell'utenza debole della strada e per favorire la mobilità sostenibile;

vi è attualmente una diffusa convinzione che la strada sia prevalentemente destinata all'utenza motorizzata e, di conseguenza, che l'utenza debole rappresenti un intralcio del traffico;

in materia di mobilità sostenibile l'Italia sconta una significativa differenza culturale rispetto a molte nazioni europee che da molti anni stanno lavorando alla diffusione di sistemi di mobilità alternativi;

il Codice della Strada e le leggi correlate sono strumenti attraverso i quali politici, dirigenti tecnici e professionisti devono tradurre nel modo migliore le esigenze di mobilità, nel pieno rispetto della sicurezza e della qualità ambientale;

le modifiche al Codice dovranno consentire una maggiore armonizzazione

delle norme che lo compongono, una sua semplificazione sostanziale e, soprattutto, una maggiore funzionalità al fine di rispondere ai dettami comunitari di riduzione dell'incidentalità stradale;

appare necessario che, nella revisione del Codice, siano pienamente coinvolti i rappresentanti dell'utenza debole in quanto utenti della strada da tutelare, nonché i rappresentanti del trasporto pubblico;

i principi generali del Codice stabiliscono come prioritario il perseguimento della sicurezza di tutti gli utenti della strada;

nel rispetto dei principi generali del Codice sarebbe opportuna una revisione dello stesso con l'obiettivo di facilitare l'utenza debole, avviare politiche di integrazione modale ed assumere la sicurezza degli utenti della strada quale criterio primario di progettazione;

impegna il Governo:

ad inserire tra i principi del Codice della Strada il principio della mobilità sostenibile e ad affidare a regioni, province e comuni capoluogo di regione la redazione di piani territoriali per la sicurezza stradale in cui sono individuati gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale, sono definite le misure per raggiungere tali obiettivi e sono predisposti gli strumenti per verificarne il conseguimento;

a modificare il sistema di classificazione delle strade introducendo la distinzione tra caratteristiche tecniche e funzionali in modo da individuare le tipologie di strade dove vi è un uso esclusivo o prevalente del mezzo motorizzato o dell'utenza debole;

a modificare il sistema delle definizioni stradali e di traffico in modo da introdurre innovative previsioni normative finalizzate ad una più agevole e sicura circolazione della mobilità ciclistica, inserendo, tra l'altro, il concetto di « attraversamento ciclabile » degli assi vari e la

possibilità di circolazione a doppio senso per le biciclette nelle strade a senso unico ove non vi sia pericolo;

a modificare la norma sull'attraversamento pedonale in modo da rendere più esplicita la precedenza dei pedoni che si apprestano ad attraversare la carreggiata sulle strisce pedonali;

a valutare l'opportunità di ammettere, ove possibile, ai fini della sicurezza, nelle intersezioni semaforizzate la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale accedere mediante un apposito tratto di corsia;

a sostituire, nell'intero Codice della strada, l'obsoleto termine « velocipede » con il termine di uso comune « bicicletta », nonché a modificare la norma che ne definisce le caratteristiche in maniera da tenere conto dell'evoluzione tecnica degli ultimi decenni e a consentire la possibilità di utilizzare rimorchi per il trasporto di cose e bambini, così come avviene negli altri paesi europei;

a prevedere la possibilità di equipaggiare i mezzi di trasporto collettivo con portabici al fine di agevolare ulteriori forme di intermodalità;

a consentire, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali;

a prevedere, per i conducenti di veicoli in prossimità degli attraversamenti pedonali, regole di comportamento tali da dare la massima garanzia di sicurezza agli utenti deboli della strada;

a garantire che una quota rilevante dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie per infrazioni al Codice della strada venga destinata alla sicurezza ed all'educazione stradale nonché all'incentivazione ed alla diffusione della mobilità ciclistica.

0/44 e abb./IX/6. Bratti, Motta, Lovelli, Velo.

La IX Commissione,

premessi che:

in ambito urbano, l'Unione europea ha reso obbligatoria l'indicazione delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) delle automobili private e intende introdurre un quadro fiscale omogeneo che favorisca una maggiore riduzione delle emissioni di CO₂;

il traffico nelle zone urbane e gli ingorghi contribuiscono ad aumentare il consumo di carburante (il consumo medio praticamente raddoppia in ambiente urbano);

in materia di qualità dell'aria ambiente e di salute, l'Unione europea ha già adottato direttive sulle emissioni di diverse sostanze inquinanti, in particolare a seguito del programma di ricerca «Auto Oil», realizzato in cooperazione con i produttori di automobili e con l'industria petrolifera;

l'unione europea ha anche adottato diverse direttive in materia di tutela dell'ambiente urbano: l'ultima è la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, che impone che in una zona in cui è concentrata una popolazione superiore a 250.000 abitanti o, allorché la popolazione è pari o inferiore a 250.000 abitanti, con una densità di popolazione per chilometro quadrato definita dagli Stati membri, vi sia l'obbligo di informare la popolazione sulla qualità dell'aria ambiente e di adottare piani di miglioramento che riguardano le sostanze inquinanti previste dalla medesima direttiva. Le autorità competenti sono anche abilitate a stabilire misure di sospensione del traffico in caso di superamento dei valori soglia;

in tale contesto diventa indispensabile l'adozione di misure favorevoli a un ritorno a sistemi di mobilità urbani ed extraurbani più virtuosi, tra cui il sistema della bicicletta quale modo positivo di mobilità cittadina;

nei centri delle città rimodellati in funzione dei pedoni, i ciclisti spesso trovano naturalmente il loro posto. Dove l'automobile non è più invadente, trova spazio la bicicletta. Ma nei casi nei quali bisogna decidere tra lo spazio destinato al traffico automobilistico e quello destinato alle biciclette, le scelte sono talvolta ardue;

la realizzazione di infrastrutture per la promozione della bicicletta non solleva necessariamente una massa di dilemmi insolubili circa la ripartizione dello spazio. A prescindere dalla realizzazione di itinerari ciclabili segnalati su strade dove il traffico automobilistico di transito è ridotto o è stato limitato, alcuni interventi realizzati in punti chiave possono contribuire fortemente a migliorare la sicurezza dei ciclisti;

l'attuazione di una politica favorevole all'uso della bicicletta implicherà dunque la collaborazione tra molti settori dell'amministrazione (urbanistica, lavori pubblici, trasporti pubblici, insegnamento, polizia) e, idealmente, la collaborazione del settore privato (commercianti, imprese, ciclisti);

per realizzare una politica efficace in favore dell'uso della bicicletta, bisogna pensare in termini di «rete». Occorre, cioè, studiare una rete di percorsi ciclabili destinata in via prioritaria dai ciclisti principianti (le cosiddette «tartarughe») ma utilizzabile anche da parte dei ciclisti esperti (le cosiddette «lepri»);

l'effetto di un'adeguata informazione sull'esistenza di una rete di percorsi ciclabili è doppio: aumenta la possibilità di uso della stessa rete, rendendola anche redditizia, e contribuisce a rafforzare l'immagine positiva della bicicletta, oggetto di attenzione e di promozione della politica delle amministrazioni locali,

impegna il Governo:

ad attuare un piano organico della mobilità in bicicletta, con il coinvolgimento delle Regioni, stanziando i fondi necessari per la predisposizione dei per-

corsi sia cittadini che extra urbani, disciplinando normativamente il settore, con l'attribuzione di diritti e doveri per chi utilizza la bicicletta.

0/44 e abb./IX/**36**. Montagnoli.

La IX Commissione,

premesso che:

l'obiettivo indicato dal terzo programma di azione della Commissione europea è quello del dimezzamento delle vittime per incidenti stradali il quale impone all'Italia di attuare una politica di prevenzione e di sicurezza al fine di ridurre l'incidentalità stradale del nostro Paese che nel 2006 ha registrato l'impressionante cifra di 6.015 morti e 318.961 feriti collocandosi al di sopra della media dell'Unione;

questo l'obiettivo potrebbe essere raggiunto soltanto se accanto agli interventi di revisione del Codice vengano messi in atto altri interventi, di eguale efficacia ed intensità, indirizzati all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali;

la terza relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale del 22 luglio 2005 mette in evidenza che l'incidentalità è fondamentalmente concentrata nelle aree urbane, e il fatto che gli incidenti stradali avvengano sempre lungo gli stessi tratti stradali, in particolare lungo circa 1.500 chilometri di strada rispetto agli oltre 60.000 complessivi, evidenza, in controtendenza rispetto al resto dell'Europa, un progressivo deterioramento delle condizioni di sicurezza del sistema stradale, che insieme al fattore umano rappresenta una delle cause primarie dei sinistri;

impegna il Governo:

a mettere in atto opportuni interventi necessari per l'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle reti stradali al fine di raggiungere l'obiettivo indicato dal

terzo programma comunitario per il miglioramento della sicurezza stradale tenendo conto che il sistema stradale italiano non è in grado di sopportare gli attuali flussi di traffico merci e passeggeri.

0/44 e abb./IX/**1**. Buonanno.

La IX Commissione,

premesso che:

di recente, con il decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, il Governo è intervenuto sulla disciplina di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e omologazione dei veicoli, di cui all'articolo 75 del codice della strada, al fine di superare le rigidità che caratterizzavano la normativa sulla materia, con effetti negativi per lo sviluppo di un settore che può assumere una notevole rilevanza economica;

è opportuno che l'intervento si estenda anche alla normativa dettata dall'articolo 78 del codice della strada in materia di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione;

è altresì opportuno che la revisione della disciplina sopra richiamata si ispiri a principi di semplificazione delle procedure, chiarezza normativa, rafforzamento della sicurezza, attraverso la individuazione di un sistema di soggetti certificatori e di centri per la verifica e il collaudo dell'installazione sui veicoli di componenti o insiemi di componenti,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire ad una disciplina delle modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli che permetta:

a) con riferimento ai veicoli appartenenti alle categorie L, M1 e N1 (veicoli a due e tre ruote, veicoli a quattro ruote con capienza fino ad un massimo di otto persone e veicoli per trasporto di merci di

massa inferiore a 3,5 tonnellate), di pervenire al superamento del nulla osta da parte della casa costruttrice;

b) di prevedere, in luogo del nulla osta, una certificazione di conformità con la normativa tecnica comunitaria, ovvero, in assenza di tale normativa, con le disposizioni tecniche dettate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) l'individuazione di soggetti certificatori, che offrano le necessarie garanzie di affidabilità sotto il profilo del possesso delle strutture tecniche e delle competenze professionali e sotto il profilo dell'indipendenza organizzativa, economica e funzionale;

d) l'individuazione di appositi centri, autorizzati dal Ministero, per la verifica e il collaudo dell'installazione sui veicoli di componenti o insiemi di componenti.

0/44 e abb./IX/**15**. Moffa, Nizzi, Biasotti.

La IX Commissione,

premessi che:

gli incendi rappresentano una delle cause più frequenti di morte negli incidenti stradali;

questa situazione potrebbe essere adeguatamente fronteggiata con la previsione dell'obbligo di avere a bordo un dispositivo di spegnimento del fuoco;

impegna il Governo

ad assumere a livello comunitario e nazionale tutte le iniziative opportune per prevedere l'obbligo di equipaggiamento dei veicoli con dispositivi di spegnimento del fuoco.

0/44 e abb./IX/**20**. Iapicca, Garofalo, Terranova, Toto, Biasotti.

La IX Commissione,

premessi che:

come noto, negli anni '80, con l'intensificarsi del traffico, è stato necessario introdurre l'uso obbligatorio del casco, inizialmente previsto soltanto per i conducenti minorenni ed in seguito esteso fino a ricomprendere qualunque categoria di utenti di veicoli a due ruote, in virtù della provata efficacia di tale strumento nella prevenzione dei traumi cranici;

da allora la tendenza all'incremento del traffico non si è mai attenuata: oggi gli utenti di veicoli a due ruote sono molto più esposti alla possibilità di un incidente di quanto non fosse venti anni fa. È aumentato il traffico automobilistico, ma è cresciuta anche la percentuale dei veicoli a due ruote.

L'introduzione dell'obbligo di uso del casco protettivo, riducendo l'incidenza del trauma cranico, ha avuto conseguenze assai positive sia in termini di risparmio di costi umani, sia in termini di risparmio di costi sociali connessi al fenomeno dell'infortunistica stradale;

se è ormai acclarato che l'uso obbligatorio del casco è assai efficace nella riduzione della mortalità e della gravità delle lesioni alla testa, purtroppo l'uso dello stesso è del tutto inutile relativamente ai traumi della colonna vertebrale, le cui conseguenze consistono spesso in una invalidità permanente;

dal punto di vista anatomo-funzionale, è bene sottolineare che il complesso osteo-articolare, insieme alla imponente muscolatura assiale che ne aiuta la funzione, rappresenta una vera colonna di sostegno del nostro organismo, ma soprattutto esercita l'importante funzione di proteggere quella parte insostituibile del sistema nervoso centrale che è il midollo spinale, deputato a condurre tutti gli stimoli motori dal centro (cervello) alla periferia (nervi e muscoli), e tutti gli stimoli sensoriali (sensazioni termiche, tattili, dolorifiche, percezione del corpo nello spazio e quindi la raffinata abilità nel movimento

possibile negli equilibristi) dalla periferia al centro; i traumi della colonna vertebrale sono purtroppo una voce della medicina e chirurgia che pesa gravemente nel bilancio sociale ed economico delle società moderne. Infatti sono notevolmente in aumento in proporzione all'incremento di incidenti sulla strada. Inoltre vanno tristemente ad incidere in modo prevalente su una fascia di età medio-giovanile. Al contrario dei traumi cranici, che hanno risentito positivamente dell'uso obbligatorio del casco nella guida dei veicoli a due ruote, per i traumi della colonna vertebrale non vi sono al momento presidi atti a prevenire gravi danni da incidente stradale;

impegna il Governo

a stabilire con apposita normativa le relative caratteristiche tecniche e le tipologie di omologazione che, analogamente a quanto avvenuto a suo tempo per il casco, gli utilizzatori di veicoli a due ruote siano tenuti obbligatoriamente ad indossare durante la marcia specifici capi di abbigliamento protettivi.

0/44 e abb./IX/**28**. Crosio, Molteni, Montagnoli.

La IX Commissione,

premessi che:

l'eccessiva anzianità del parco circolante di veicoli industriali è annoverata come una delle principali cause degli incidenti che coinvolgono i mezzi pesanti sulle strade,

impegna il Governo

ad incentivare il rinnovamento del parco veicolare dei mezzi utilizzati per il trasporto, mediante cisterne, di merci pericolose o infiammabili, pervenendo tempestivamente e senza deroghe al recepimento della direttiva 2008/68/CE, affinché tutte le cisterne ed i veicoli che trasportano merci pericolose siano conformi alle

disposizioni dell'ADR (accordo europeo relativo internazionale delle merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, e successive modificazioni) anche nell'ambito del trasporto nazionale, e vietando dal 1° gennaio 2010 la circolazione a tutti i veicoli ritenuti non più sicuri in base alle disposizioni ADR che abbiano oltre i 15 anni di anzianità massima di servizio dalla data di prima immatricolazione.

0/44 e abb./IX/**33**. Terranova, Garofalo, Biasotti.

La IX Commissione,

premessi che:

il comma 1 dell'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, prevede che i veicoli di interesse storico e collezionistico siano considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche, di cui fanno anche parte i veicoli elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri, nonché gli altri veicoli che non rientrano fra quelli definiti negli articoli dal 52 al 58;

per i veicoli atipici l'articolo 80, comma 4, del codice della strada prevede la revisione con cadenza annuale;

i veicoli di interesse storico e collezionistico sono per loro natura utilizzati soprattutto nell'ambito di manifestazioni e raduni, durante le quali, per comune conoscenza, si percorrono poche centinaia di chilometri;

i veicoli di interesse storico e collezionistico per essere iscritti nei registri ASI, Alfa Romeo, FIAT, Lancia e F.M.I., devono superare un severo esame nel corso del quale viene accertato il rispetto delle caratteristiche d'origine e pertanto normalmente sono conservati o sono restaurati nel rispetto delle norme regolamentari imposte dalla FIVA (*Fédération Internationale des Véhicules Anciens*);

risulta altresì evidente che i veicoli di interesse storico e collezionistico di cui

all'articolo 60 sono molto diversi dai veicoli con caratteristiche atipiche indicati all'articolo 59 del citato codice della strada;

non vi è pertanto ragione per ritenere che per i veicoli di interesse storico, poco utilizzati (percorrono non più di 1.000-1.500 km annui) e impiegati con la massima attenzione (tanto che per essi sono previste polizze assicurative R.C.A. assai costose), sia previsto l'obbligo di revisione annuale, in conformità con quanto dispone l'articolo 80, comma 4, del codice della strada;

impegna il Governo

ad assumere le opportune iniziative per pervenire ad una disciplina dei veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 60 del codice della strada, che preveda l'obbligo di revisione ogni tre anni, o, in ogni caso, con cadenza non inferiore al triennio.

0/44 e abb./IX/**16**. Pianetta, Biasotti.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 5 del disegno di legge in esame prevede modifiche agli articoli 94, 100 e 103 del codice della strada in materia di targhe, disponendo che le stesse sono personali, non possono essere contemporaneamente abbinate a più di un veicolo e che sono trattenute dal titolare in caso di trasferimento di proprietà, costituzione di usufrutto, stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, esportazione all'estero e cessazione dalla circolazione;

i commi 4, 5 e 6 dell'articolo 5 in questione, inoltre, dispongono che le modalità di applicazione delle nuove disposizioni vengano disciplinate entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge con regolamento da emanare dall'Amministrazione competente;

la legislazione vigente prevede che in materia di produzione delle targhe sia

competente il Poligrafico dello Stato, ente allo stato posto in fase di commissariamento e che provvede a « venderle », avvalendosi anche dell'ausilio delle motorizzazioni, a cui ne affida il servizio;

durante la fase dibattimentale del disegno di legge sono state presentate alcune proposte che prevedono la possibilità di fabbricare le targhe anche per altri soggetti diversi dal Poligrafico dello Stato;

la mancata liberalizzazione della produzione delle targhe non ha favorito l'avvio della riduzione dei costi delle targhe con la loro eventuale personalizzazione e sta dilapidando la risorsa generata dalle oltre 1200 agenzie che hanno investito tecnologicamente nell'acquisto delle necessarie attrezzature,

impegna il Governo

prevedere che la fabbricazione e la vendite delle targhe riservata allo Stato sia consentita alle autoscuole con modalità stabilite dal Dipartimento dei trasporti, di navigazione e sistemi informativi e statistici del Ministero dei Trasporti.

0/44 e abb./IX/**7**. Ciccanti, Compagnon.

La IX Commissione,

premesso che:

l'estrema eterogeneità di tutti i soggetti titolari dei poteri di polizia stradale, sulle strade urbane e extraurbane, non consente un coordinamento operativo tra i vari soggetti e una pianificazione dei servizi di controllo rispondenti a rigorosi criteri di razionalità delle risorse disponibili. Ne deriva che la disarticolazione delle diverse strategie di controllo incide in modo negativo sulla sicurezza stradale;

la sicurezza stradale si regge su complessi rapporti fra qualità dei veicoli, delle infrastrutture e della guida che dovrebbero essere affrontati non solo in maniera armonizzata tra i vari paesi dell'U.E., ma anche in modo coordinato e

congiunto tra le varie amministrazioni ed enti competenti in materia di sistemi di trasporto, di flussi di traffico e di pianificazione e gestione delle reti stradali, le quali non avendo subito, da diversi anni, interventi correttivi sostanziali per la loro messa in sicurezza risultano obsolete e inadeguate a sopportare gli attuali flussi di traffico;

il sistema stradale ed autostradale, negli ultimi 10 anni, è rimasto sostanzialmente immutato;

impegna il Governo

ad adottare una politica di pianificazione dei servizi di controllo, rispondenti a criteri di razionalizzazione delle risorse disponibili, attraverso il coordinamento dei diversi e molteplici soggetti titolari dei poteri di polizia stradale, al fine di aumentare i livelli di sicurezza della circolazione stradale.

0/44 e abb./IX/**2**. Crosio.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 43 del codice della strada prevede norme per la segnalazione degli agenti preposti alla regolazione del traffico;

il comma 6 dell'articolo in questione netto specifico dispone che nel regolamento sono precisate le modalità e i mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza gli agenti preposti e i loro ordini, anche a meno di apposito segnale distintivo;

in riferimento alla disciplina degli accertamenti per la rivelazione di infrazioni riguardanti i limiti di velocità interviene l'articolo 142 del codice della strada che, al comma 6-*bis*, dispone che le postazioni di controllo sulla rete stradale devono essere segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di di-

spositivi di segnalazione luminosi ma senza dettare disposizioni specifiche sugli agenti preposti al controllo;

appare chiaro come si presenta una carenza legislativa in materia che rende poco chiare le regole volte alla segnalazione della presenza di alcuni controlli che vengono effettuati dagli organi di accertatori che trasformano in alcuni casi gli accertamenti in vere e proprie « imboscate » per gli automobilisti che causano incidenti, mettendo inoltre a repentaglio l'incolumità fisica degli stessi agenti;

impegna il Governo

a predisporre misure che obblighino gli agenti del traffico e le forze dell'ordine a munirsi di strumenti segnalazione chiari e ben visibili a distanza durante la fase dei controlli dell'accertamento delle infrazioni sulla rete stradale e autostradale.

0/44 e abb./IX/**10**. Libè, Compagnon.

La IX Commissione,

premesso che:

la modifica dell'articolo 122 del decreto legislativo n.285 del 1992 ha introdotto un corso di guida obbligatorio per il conseguimento della patente di categoria B;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative al fine di modificare corso teorico obbligatorio per il conseguimento di tutte la normativa in vigore per introdurre un le categorie di patenti.

0/44 e abb./IX/**29**. Misiti.

La IX Commissione,

premesso che:

la modifica dell'articolo 122 del decreto legislativo n.285 del 1992 effettuata dall'articolo 10 del decreto legge 31

gennaio 2007, n.7, convertito con modificazioni in legge 2 aprile 2007, n. 40 nel comma 13 dispose di emanare un regolamento ove stabilire le modalità per la dichiarazione di inizio attività delle autoscuole e dettare le norme per lo svolgimento, da parte degli enti pubblici non economici, dell'attività di consulenza, secondo la legge 8 agosto 1991, n. 264. Poiché sono trascorsi 2 anni, e il regolamento non è stato emanato;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative al fine di emanare il provvedimento di regolamentazione.

0/44 e abb./IX/**31**. Di Stanislao.

La IX Commissione,

premessi che:

le finalità sanzionatorie della disciplina della patente a punti, ulteriormente rafforzate dal provvedimento in esame, risultano assolutamente prevalenti rispetto ai profili volti a riconoscere e premiare il rispetto delle norme di comportamento;

a fronte di questo impianto sanzionatorio, la Camera dei Deputati nella scorsa legislatura già si era espressa a larghissima maggioranza a favore di un emendamento che rafforzava le disposizioni di carattere premiale, previste dal comma 5 dell'articolo 126-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative per rafforzare i meccanismi premiali relativi alla disciplina della patente a punti, anche incrementando il numero di punti da assegnare ai titolari di patente che per due anni non commettono violazioni delle

norme di comportamento alle quali è associata la decurtazione di punti.

0/44 e abb./IX/**21**. Baldelli, Toto, Terranova, Biasotti.

La IX Commissione,

premessi che:

ha introdotto modifiche significative al fine di salvaguardare la sicurezza stradale;

impegna il Governo

ad adottare opportuni provvedimenti per migliorare lo standard di sicurezza prevedendo il divieto di fumare durante la marcia.

0/44 e abb./IX/**26**. Razzi, Misiti.

La IX Commissione,

premessi che,

In seno alle attività che si svolgono per garantire l'espletamento di importanti servizi pubblici come la raccolta puntuale dei rifiuti urbani vi rientrano quelle delle macchine operatrici condotte da non più di due unità specificamente preposte a tali funzioni;

ricorre pertanto la peculiarità delle condizioni operative dei servizi essenziali, come quelli di igiene urbana che non trovano piena compatibilità con alcune particolari disposizioni del Codice della Strada peraltro già oggetto di specifiche deroghe per attività diverse;

per quanto attiene all'articolo 157, comma 1, lettera *b*), del Codice della Strada, si riscontra la necessità di disciplinare specificatamente la fermata dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, (come già avvenuto per gli autoveicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone), ciò al fine di non pregiudicare, nel rispetto della sicurezza pubblica, il regolare e controllato svolgimento dei servizi, qualora i conducenti si trovino a dover scendere dal mezzo per diverse ragioni operative. L'esigenza tiene comunque conto dell'obiettivo primario di non

arrecare pericolo a terzi nonché di evitare di incrementare i costi dei servizi, comunque svolti in condizioni di sicurezza;

per quanto attiene l'articolo 172, comma I del predetto Codice della Strada, si presenta l'esigenza dell'esonero, limitatamente alla circolazione nell'ambito dei Centri abitati, dall'utilizzo delle cinture di sicurezza ai conducenti dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, in particolare quelli di raccolta differenziata porta a porta;

in riferimento all'articolo 173, comma 2 del Codice della Strada, la necessità consiste nell'esonero dal divieto di far uso durante la marcia di apparecchi radiofonici e di comunicazione radiotelefonici, analogamente a quanto riconosciuto ai soggetti impegnati nelle attività di manutenzione delle strade,

impegna il Governo a tenere conto delle esigenze prospettate in premessa ed a tal fine ad intraprendere le opportune iniziative affinché le disposizioni di cui trattasi vengano modificate per tenere conto e risolvere le relative problematiche.

0/44 e abb./IX/**24**. Alessandri, Fava, Buonanno.

La IX Commissione,

premesso che:

in seno alle attività che si svolgono per garantire l'espletamento di importanti servizi pubblici come la raccolta puntuale dei rifiuti urbani vi rientrano quelle delle macchine operatrici condotte da non più di due unità specificamente preposte a tali funzioni;

ricorre pertanto la peculiarità delle condizioni operative dei servizi essenziali, come quelli di igiene urbana che non trovano piena compatibilità con alcune particolari disposizioni del Codice della Strada peraltro già oggetto di specifiche deroghe per attività diverse;

per quanto attiene all'articolo 157, comma 1, lettera *b*, del Codice della Strada, si riscontra la necessità di disciplinare specificatamente la fermata dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, (come già avvenuto per gli autoveicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone), ciò al fine di non pregiudicare, nel rispetto della sicurezza pubblica, il regolare e controllato svolgimento dei servizi, qualora i conducenti si trovino a dover scendere dal mezzo per diverse ragioni operative. L'esigenza tiene comunque conto dell'obiettivo primario di non arrecare pericolo a terzi nonché di evitare di incrementare i costi dei servizi, comunque svolti in condizioni di sicurezza;

per quanto attiene l'articolo 172, comma 1 del predetto Codice della Strada, si presenta l'esigenza dell'esonero, limitatamente alla circolazione nell'ambito dei centri abitati, dall'utilizzo delle cinture di sicurezza ai conducenti dei veicoli adibiti ai servizi di igiene ambientale, in particolare quelli di raccolta differenziata porta a porta,

impegna il Governo a tenere Conto delle esigenze prospettate in premessa ed a tal fine ad intraprendere le opportune iniziative affinché le disposizioni di cui trattasi vengano modificate per tenere conto e risolvere le relative problematiche.

0/44 e abb./IX/**24**. *(Nuova formulazione)*
Alessandri, Fava, Buonanno.

La IX Commissione,

premesso che:

l'utilizzo sempre più indiscriminato e spesso privo di logica funzionale degli autovelox collocati a distanza ravvicinata anche se in teoria rispondenti ai limiti di legge, da vari enti locali, non migliora la sicurezza stradale;

l'efficacia ditali strumenti che, per come sono utilizzati, creano spesso più disagio che effettiva prevenzione, è quanto meno dubbia;

molti enti locali si servono di questo strumento non per prevenire incidenti e salvare la vita dei cittadini, bensì per incassare denaro con una rigidità ed inflessibilità degna di miglior causa, stante anche la meccanica comunicazione delle infrazioni senza nessuna contestazione ai diretti interessati delle infrazioni riscontrate,

impegna il Governo:

a verificare se gli strumenti previsti dal C.D.S. non siano in qualche caso inutilmente severi, privando il pubblico ufficiale di quella elasticità che dovrebbe consentirgli di verificare la gravità dell'infrazione, caso per caso, evitando automatismi impropri;

ad intervenire presso le Prefetture perché attuino periodicamente controlli sulla dislocazione degli autovelox, sulla loro effettiva funzionalità e sulla distanza che deve intercorrere tra i medesimi;

a diversificare, a seconda dei casi, l'approccio a situazioni come il « tasso alcolico » che deve essere considerato molto attentamente distinguendo, ad esempio, la normale assunzione di bevande alcoliche durante un pasto, dall'abuso sistematico e dall'assunzione di sostanze stupefacenti che provocano vere e proprie alterazioni nella psiche ostative alla guida dell'auto.

0/44 e abb./IX/11. Garagnani, Biasotti.

La IX Commissione,

premessi che:

l'utilizzo sempre più indiscriminato e spesso privo di logica funzionale degli autovelox collocati a distanza ravvicinata anche se in teoria rispondenti ai limiti di legge, da vari enti locali, non migliora la sicurezza stradale;

l'efficacia di tali strumenti che, per come sono utilizzati, creano spesso più disagio che effettiva prevenzione, è quanto meno dubbia;

molti enti locali si servono di questo strumento non per prevenire incidenti e salvare la vita dei cittadini, bensì per incassare denaro con una rigidità ed inflessibilità degna di miglior causa, stante anche la meccanica comunicazione delle infrazioni senza nessuna contestazione ai diretti interessati delle infrazioni riscontrate;

impegna il Governo

ad intervenire presso le Prefetture perché attuino periodicamente controlli sulla dislocazione degli autovelox, sulla loro effettiva funzionalità e sulla distanza che deve intercorrere tra i medesimi;

0/44 e abb./IX/11. *(Nuova formulazione)*
Garagnani, Biasotti.

La IX Commissione,

premessi che:

il disegno di Legge in esame inasprisce il complesso delle sanzioni amministrative accessorie da applicare ai conducenti a cui vengono accertate infrazioni per la violazione delle norme sull'assunzione di sostanze alcoliche o sull'uso di sostanze stupefacenti;

in particolare viene previsto l'applicazione della sanzione accessoria della confisca del mezzo con il quale è stato commesso il reato, in presenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche in caso di sospensione condizionale della pena;

la fattispecie in questione appare quantomeno dubbiosa in quanto l'adempimento pone perplessità sull'effettiva utilità dello strumento sanzionatorio che può provocare un disagio notevole alle potenziali famiglie vittime del provvedimento che spesso hanno a disposizione un solo veicolo nel parco beni familiari;

impegna il Governo

a valutare la predisposizione di norme che prevedano l'abrogazione nel codice

della strada di tutte le fattispecie che prevedono la sanzione accessoria della confisca del mezzo con cui vengano effettuate infrazioni.

0/44 e abb./IX/**9**. Drago, Compagnon.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 186 e 187 del codice della strada prevedono la confisca obbligatoria dell'automezzo in caso di guida in stato di ebbrezza o, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;

si tratta di una misura di sicurezza che non pare rispettosa dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza che devono presiedere all'ordinamento penale: infatti la confisca dell'autoveicolo è ammessa solo se il conducente ne sia il proprietario, e questo rende la sanzione aleatoria e non ugualitaria (per esperienza, le persone più agiate spesso godono di automobili di lusso intestate alle società di cui sono amministratori o rappresentanti, o usate in leasing: in questi casi la confisca non scatta, mentre a fame le spese è il cittadino comune che, magari, ha acquistato l'unica auto familiare a rate...);

l'articolo 240 c.p. prevede già, in via generale, che il Giudice, in determinati casi, ordini la confisca quando questa misura di sicurezza risulti necessaria od opportuna, e una tale facoltà è prevista anche nel caso di scelta del rito alternativo previsto dall'articolo 444 c.p.p. (patteggiamento, come riformulato ex legge 12 giugno 2003 n. 134);

in molti Uffici Giudiziari la previsione della confisca obbligatoria, preceduta dal sequestro del mezzo, ha determinato problemi applicativi per la poca disponibilità di spazi sufficienti per parcheggiare i veicoli destinati alla confisca;

la abolizione della confisca obbligatoria almeno per le ipotesi di pena

patteggiata comporti un effettivo incentivo alla definizione semplificata dei predetti procedimenti penali;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative normative al fine di escludere la previsione della confisca obbligatoria del veicolo per i reati di cui all'articolo 186 e 187 CdS, nel caso che l'imputato scelga la definizione del processo con il « patteggiamento ».

0/44 e abb./IX/**27**. Monai, Evangelisti.

La IX Commissione,

premesso che:

il disegno di legge in esame introduce all'articolo 22 nuove norme in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool, disponendo in particolare secondo il principio detta « tolleranza 0 » l'abbassamento a 0 g/l del tasso alcolemico al di sopra del quale possono essere comminate sanzioni sia penali che amministrative per alcune categorie particolari di automobilisti, quali i giovani neopatentati e nei primi tre anni dal conseguimento detta patente e per i guidatori di mezzi speciali e autotrasportatori;

viene, inoltre, mantenuto il limite di 0,5 g/l, quale soglia massima dopo la quale ad eventuale accertamento possono essere disposte sanzioni per tutte le altre categorie di automobilisti;

alcuni studi di carattere medico-scientifiche hanno evidenziato come in alcuni casi l'accertamento di un tasso alcolemico superiore a 0,5 g/l possa verificarsi anche in seguito all'assunzione di irrisori quantitativi di bevande più o meno alcoliche quantunque anche in assenza di vera e propria assunzione di sostanze alcoliche ma in combinazione di alcuni specifici farmaci;

secondo recenti dati ISTAT inoltre, risulterebbe come tra i conducenti morti a seguito di incidente stradale i più colpiti siano i giovani tra i 25 e i 29 anni, mentre

nei conducenti feriti la frequenza più elevata si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 34, evidenziando come sul piano dell'incidenza non sarebbe quella dei 18-21 anni. La fascia più a rischio sulla quale eventualmente intervenire;

pur condividendo il tentativo di porre dei limiti alle tragiche vicende che ormai annualmente vedono un cospicuo numero di automobilisti venire a mancare sulle strade del nostro Paese, si ritiene quantomeno non opportuno ed efficace applicare un sistema di norme altamente repressive, in particolare per alcune categorie di automobilisti a fronte, invece, di un potenziamento e sostegno forte all'educazione e alla formazione culturale sull'utilizzo delle stesse;

impegna il Governo

a valutare misure volte ad innalzare il tasso minimo di soglia alcolemica consentita al di sopra del quale possono essere applicate sanzioni agli automobilisti e a destinare risorse per il potenziamento di tutto il sistema dell'informazione e dell'educazione sull'utilizzo delle stesse.

0/44 e abb./IX/8. Compagnon.

La IX Commissione,

premessi che:

Il testo unificato elaborato dalla Commissione Trasporti, che si sta ora esaminando in sede legislativa, ha introdotto l'articolo 186-*bis* nel codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992;

tale articolo aggiuntivo prevede un divieto assoluto di guida dopo avere assunto bevande alcoliche per i conducenti di età inferiore a 21 anni e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto;

il comma 5 dell'articolo 186-*bis* prevede la revoca della patente a carico dei conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, autoveicoli trainanti un rimorchio che

comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, autobus e altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, autoarticolati e autosnodati, quando sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l;

per i conducenti di età inferiore a 21 anni, per i conducenti nei primi tre anni di patente di guida di categoria B, per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto invece la revoca della patente è prevista in caso di recidiva, ovvero quando sia stata riscontrata la guida in stato di ebbrezza più di una volta in un triennio, senza che venga specificato che questa sanzione scatta solamente con un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l;

dalla scrittura della norma di cui al comma 5 non si evince in modo chiaro ed inequivocabile che la revoca della patente per i neopatentati e per i trasportatori di cose e di persone scatti solo in caso di recidiva per un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, come avviene chiaramente per gli altri trasportatori di cui alla lettera d) del comma 1;

impegna il Governo

a interpretare la disposizione del comma 5, che prevede la revoca della patente, in caso di recidiva nel triennio, per i conducenti di età inferiore a 21 anni, per i conducenti nei primi tre anni di patente di guida di categoria B, per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone e per quelli che esercitano il trasporto di cose nel caso sia stato riscontrato il superamento del tasso alcolemico di 1,5 grammi per litro per più di una volta in un triennio.

0/44 e abb./IX/13. Brugger, Zeller.

La IX Commissione,

premessi che:

le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2

ottobre 2007, n. 160, che impongono il divieto, nei locali di intrattenimento e spettacolo, di somministrare bevande alcoliche dopo le ore due della notte, si sono dimostrate largamente inefficaci ad arginare il fenomeno dell'abuso di alcool da parte dei giovani in orario notturno;

si tratta inoltre di previsioni di carattere discriminatorio a svantaggio di una specifica categoria di locali;

il problema, che comporta rilevanti conseguenze anche in termini di incidenza stradale, può essere affrontato adeguatamente soltanto attraverso una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche;

impegna il Governo

ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente a una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche, tale da assicurare una regolazione uniforme per tutti i soggetti che esercitano tale attività.

0/44 e abb./IX/**23**. Valducci, Terranova, Toto, Garofalo, Biasotti.

La IX Commissione,

premesso che:

le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, che impongono il divieto, nei locali di intrattenimento e spettacolo, di somministrare bevande alcoliche dopo le ore due della notte, si sono dimostrate largamente inefficaci ad arginare il fenomeno dell'abuso di alcool da parte dei giovani in orario notturno;

si tratta inoltre di previsioni di carattere discriminatorio a svantaggio di una specifica categoria di locali;

il problema, che comporta rilevanti conseguenze anche in termini di inciden-

zialità stradale, può essere affrontato adeguatamente soltanto attraverso una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche;

impegna il Governo

ad adottare tutte le opportune iniziative per pervenire tempestivamente a una revisione complessiva e organica della disciplina in materia di somministrazione delle bevande alcoliche, tale da assicurare una regolazione uniforme per tutti i soggetti che esercitano tale attività, al tempo stesso pervenendo al superamento delle disposizioni dettate dall'articolo 6 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 ottobre 2007, n. 160, in materia di divieto di somministrazione delle bevande alcoliche nei locali di intrattenimento e spettacolo dopo le due di notte.

0/44 e abb./IX/**23**. (Nuova formulazione)
Valducci, Terranova, Toto, Garofalo, Biasotti, Zeller.

La IX Commissione,

premesso che:

il decreto legge 3 agosto 2007, n. 117, recante « Disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione », durante l'esame per la sua conversione nella legge 3 ottobre 2007, n. 160, ha introdotto il divieto di vendere alcolici dopo le 2 di notte per i gestori di locali che somministrano alcolici congiuntamente ad attività di intrattenimento, intendendo sostanzialmente colpire le discoteche;

tale disposizione ha determinato una disparità di trattamento tra le discoteche, sottoposte a tale divieto con notevoli ricadute in termini economici, e gli altri locali nei quali non si svolgono attività di

intrattenimento, che possono invece continuare a distribuire alcolici anche dopo le 2 di notte;

come è emerso nel dibattito avvenuto in Commissione Trasporti in sede legislativa, la predetta norma inoltre non ha comportato i risultati sperati per contrastare il fenomeno dell'incidentalità notturna causata dalla guida in stato di ebbrezza, per espressa ammissione dei Ministri Maroni, Sacconi e Matteoli, documentati anche attraverso il monitoraggio dei suoi effetti, mentre ha finito per causare rilevanti danni per i gestori delle discoteche;

durante la conversione in legge del decreto 117 del 2007 (XV AC 3044), i rappresentanti di quasi tutti i gruppi parlamentari sono intervenuti in Commissione Trasporti per dimostrare la contrarietà all'introduzione di tale disposizione, sulla quale il precedente governo si era impegnato a trovare una soluzione condivisa nel successivo disegno di legge che verteva sempre sulla stessa materia (XV AC 2480), motivando il rinvio con l'imminente scadenza dei tempi per la conversione in legge;

la fine anticipata della XV Legislatura ha lasciato purtroppo irrisolta la questione della vendita di alcolici nei locali da intrattenimento dopo le due di notte essendo decaduto il disegno di legge del governo AC 2480 B, pur essendosi registrata la quasi unanime convergenza dei gruppi parlamentari sulla necessità di sopprimere la disposizione, in quanto la questione della guida in stato di ebbrezza non si risolve con i divieti ma con maggiori controlli sulle strade;

impegna il Governo

a risolvere la questione nel primo provvedimento utile, rimuovendo il predetto divieto di somministrazione di bevande alcoliche con l'eliminazione della disparità di trattamento tra locali che svolgono

attività di intrattenimento e locali che somministrano solo alcolici.

0/44 e abb./IX/**12**. Zeller, Brugger.

La IX Commissione,
premessi che:

si rende necessario, in fase attuativa, rendere efficaci le modifiche dell'articolo 223 del decreto legislativo n. 285 del 1992 contenute nel testo unificato in esame

impegna il Governo

ad assumere le opportune iniziative per assicurare che i provvedimenti che devono adottare le prefetture ai sensi dell'articolo 223 del decreto-legislativo n. 285 del 1992, come modificato dal testo unificato in esame, siano comunicati ai competenti uffici provinciali della motorizzazione civile per l'annotazione nell'archivio nazionale dei conducenti abilitati alla guida.

0/44 e abb./IX/**30**. Favia.

La IX Commissione,
premessi che:

la revisione del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con l'introduzione nel nostro ordinamento della patente a punti, è stata fondamentale nel ridurre il numero delle vittime per incidenti stradali;

la legge n. 102 del 2006 ha introdotto nel Codice della Strada l'articolo 224-bis che attribuisce al Giudice che pronuncia sentenza di condanna alla pena della reclusione per un delitto colposo commesso con violazione delle norme stradali la possibilità di disporre la sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità, affiancandola a quelle tradizionali delle sanzioni amministrative pecuniarie e della sospensione o revoca della patente;

le sanzioni, come già avviene in altri Paesi europei, può avere un'efficace funzione educativa, rappresentando peral-

tro, contestualmente alla sospensione della patente, l'unica « pena » che il condannato potrebbe essere chiamato ad espiare;

il lavoro di pubblica utilità presso strutture che si occupano di curare gli effetti dell'errato utilizzo dell'automezzo è uno strumento idoneo a far acquisire la consapevolezza degli effetti di condotte irresponsabili, sanzione ancor più significativa ed efficace se si tiene conto dell'elevato grado di reiterazione della stessa infrazione nei reati stradali;

l'attuale inapplicabilità della norma è causata dall'assenza del decreto attuativo di cui al comma 3, articolo 224-bis del Codice della Strada,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di emanare il decreto attuativo del comma 3, articolo 224-bis del Codice della Strada;

0/44 e abb./IX/**3**. Caparini.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 33-bis del provvedimento in esame prevede opportunamente che, ai fini dell'esercizio dell'attività di trasporto di persone o cose sia richiesta un'apposita certificazione che esclude l'abuso di bevande alcoliche e l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope;

l'accertamento dei reati di guida in stato di ebbrezza o di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, di cui agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commessi, durante l'esercizio dell'attività lavorativa, dal dipendente di un'impresa che esercita attività di trasporto di persone o di cose, anche per conto di terzi, o il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti qualitativi e sanitari previsti dai medesimi articoli comportano gravi difficoltà per l'impresa medesima, tenuto conto dell'esi-

genza di evitare di affidare di nuovo al dipendente in questione compiti di trasporto di persone o di cose,

impegna il Governo

a valutare le opportune iniziative per pervenire a qualificare l'accertamento dei reati di guida in stato di ebbrezza o di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, di cui agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commessi, durante l'esercizio dell'attività lavorativa, dal dipendente di un'impresa che esercita attività di trasporto di persone o di cose, anche per conto di terzi, o il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti qualitativi e sanitari previsti dai medesimi articoli come giusta causa ai sensi dell'articolo 2119 del codice civile.

0/44 e abb./IX/**19**. Proietti Cosimi, Teranova, Garofalo, Toto, Biasotti.

La IX Commissione,

premesso che:

il Contrassegno Europeo Disabili, previsto dalla Raccomandazione del Consiglio del 4 giugno 1998, non è stato ancora recepito in Italia, perché, recando sul fronte il simbolo internazionale della persona disabile, vale a dire il disegno stilizzato delle persona in carrozzina, nonché la dicitura « disabile » si porrebbe in contrasto con l'articolo 74 del Codice della Privacy, che vieta l'ostentazione al pubblico di tali simboli e diciture;

tale Raccomandazione uniforma il contrassegno disabili a livello UE e garantisce loro certezza dei diritti di cui al contrassegno medesimo in tutta l'UE. Infatti attualmente in Italia il rilascio e la regolamentazione del contrassegno, essendo demandata ai comuni, dà luogo ad una non uniformità dei contrassegni stessi che espone il disabile ad una non certezza dei propri diritti quando si reca in comuni diversi da quello di propria residenza, ovvero quando è in ambito UE dove si

assomma anche un problema di comprensione linguistica del contrassegno stesso;

il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti — sollecitato dall'interrogazione a risposta scritta 4/1916 presentata nella seduta di annuncio 107 del 18 dicembre 2008 dalla parlamentare Radicale onorevole Maria Antonietta Farina Coscioni che chiedeva conto di quali iniziative di carattere normativo si intendevano tempestivamente intraprendere che consentano, da una parte, l'adozione in Italia del contrassegno disabili previsto dalla Raccomandazione 98/376/CE del Consiglio del 4 giugno 1998 e, più in generale, di sanare l'attuale precarietà giuridica che grava sulla disciplina italiana dei permessi disabili — con risposta dell'11 giugno 2009 affermava, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è attivato in tal senso presso la IX Commissione della Camera dei deputati e tale disposizione è stata inserita come articolo 38 dell'A.C. 44 e abbinati recanti « Disposizioni in materia di sicurezza stradale » trasferito in sede legislativa presso la IX Commissione trasporti della Camera, che modifica la normativa *privacy* in materia di permesso disabili;

si dà atto che quanto sopra rappresenta un grande passo in avanti sulla via del recepimento del Contrassegno Europeo Disabili, che, tuttavia, per la sua effettiva operatività in Italia, necessiterebbe di un ulteriore intervento per la modifica del Regolamento attuativo del Codice della Strada che prescrive un differente modello chiamato « Contrassegno Invalidi », che è poi quello in base al quale i vari Comuni emettono gli attuali permessi,

impegna il Governo:

ai fini dell'effettiva adozione in Italia del modello di Contrassegno Unificato Disabili Europeo per la circolazione e la sosta veicolare previsto dalla Raccomandazione del Consiglio del 4 giugno, ad emanare idonea norma di rango regolamentare, volta a modificare l'articolo 381, comma 2,

del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 « Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, adeguando la figura del Contrassegno invalidi », richiamata nel predetto comma, come « V.4 » al modello di Contrassegno disabili Europeo previsto dall'allegato alla Raccomandazione 98/376/CE (GUCE L167/25).

0/44 e abb./IX/**32**. Farina Coscioni, Beltrandi, Bernardini, Mecacci, Maurizio Turco, Zamparutti, Motta.

La IX Commissione,

premesso che:

in molti Comuni i cosiddetti semafori intelligenti hanno rappresentato un valido mezzo per regolare la velocità del traffico dentro i centri abitati; tuttavia tali impianti sono stati disattivati a seguito della sentenza della Corte di Cassazione, del 26 settembre 2007, seconda sezione (r.g.n. 21187/05), che ha dichiarato l'illegittimità degli stessi impianti;

il mancato utilizzo dei semafori al fine di regolare la velocità ha fatto registrare un aumento della velocità media nei centri abitati con conseguente aumento del numero di incidenti e con pregiudizio dell'incolumità dei cittadini, soprattutto delle categorie più a rischio (bambini, anziani);

in ambito cittadino non risultano utilizzabili altri sistemi di regolazione di velocità, in quanto i dossi artificiali non sono idonei a regolare la velocità quando essa è prevista sopra i 50 all'ora ed i controlli autovelox o similari non sono possibili con costanza durante l'intero arco della giornata;

l'uso del semaforo intelligente risulta immediatamente percettibile a tutti gli automobilisti e costringe a rallentare in maniera inequivocabile,

impegna il Governo

a rivedere ed integrare le disposizioni dell'articolo 158 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, prevedendo che le lanterne semaforiche, escluse le lanterne semaforiche gialle lampeggianti, servano altresì per regolare la velocità delle correnti di traffico.

0/44 e abb./IX/**14**. Froner.

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 41 del testo unificato in esame dispone che agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti di loro proprietà o da essi acquisiti con contratto di locazione finanziaria da utilizzare esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale;

occorre, in sede di applicazione della disposizione richiamata, fornire precise indicazioni, finalizzate, tra l'altro, a disciplinare i contratti di appalto in essere,

impegna il Governo:

a fornire indirizzi volti a disciplinare le modalità di applicazione della disposizione richiamata in premessa, in particolare facendo salvi i contratti di appalto in essere.

0/44 e abb./IX/**35**. Antonino Foti, Biasotti.

La IX Commissione,

premesso che:

il disegno di legge in materia di sicurezza pubblica, di recente approvato in via definitiva dal Senato (A.S. 733-B) reca alcuni interventi in materia di modifica del codice della strada e misure di

sicurezza stradale, che più opportunamente avrebbero potuto essere affrontati nel provvedimento in esame;

in particolare, appaiono poco efficaci sotto il profilo della sicurezza stradale le disposizioni del comma 55 dell'articolo 2 del citato disegno di legge che aggravano le sanzioni pecuniarie relative a violazioni concernenti la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, nonché le sanzioni pecuniarie relative alla violazione di altre norme di comportamento, nel caso in cui le violazioni siano commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7;

appaiono altresì di problematica applicazione le disposizioni del comma 48 del medesimo articolo 2, che prevedono che le sanzioni amministrative accessorie del ritiro, della sospensione o della revoca della patente di guida e la decurtazione di punti si applichino anche quando le violazioni siano commesse alla guida di un veicolo per il quale non è richiesta la patente di guida,

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative che permettano di pervenire alla abrogazione delle disposizioni richiamate in premessa.

0/44 e abb./IX/**18**. Nizzi, Toto, Garofalo, Terranova, Biasotti.

La IX Commissione,

premesso che:

legge italiana ignora ancora oggi a necessità di una patente ufficiale che certifichi la preparazione professionale della categoria del gruista, ovvero dell'operatore addetto alla conduzione di macchinari di sollevamento e movimentazione ed al loro corretto funzionamento in dette operazioni;

vi è la crescente necessità di garanzie di sicurezza sui luoghi di lavoro,

per garantire l'incolumità dei lavoratori 8 di terzi nei cantieri ed in prossimità di essi, nel rispetto della legge 626/94;

solo un operatore certificato, adeguatamente formato o istruito, dopo l'avvenuto superamento di un esame specifico, deve essere abilitato alla conduzione dei mezzi di sollevamento e movimentazione, prevedendo anche aggiornamento con corsi di formazione continua, tenuti a cura delle associazioni maggiormente rappresentative nel Settore;

detta patente era già in uso in Italia, ma è stata abolita per ragioni incomprensibili legate alla liberalizzazione del settore avvenute negli anni '80: in Europa la patente da gruista è prevista e richiesta agli operatori che intendono svolgere il loro lavoro sui mezzi di sollevamento e movimentazione;

pertanto sarebbe opportuno regolamentare la materia istituendo nuovamente la patente di gruista in Italia, atta ad abilitare gli operatori di mezzi di sollevamento e movimentazione a svolgere il proprio lavoro all'interno di cantieri e luoghi dove devono operare tali mezzi, oltre che a condurre i mezzi durante i loro

spostamenti attraverso la rete viaria e autostradale;

il provvedimento in esame prevede modifiche al codice della strada, e pertanto la patente del gruista contribuisce sicuramente ad elevare il livello di sicurezza limitando la guida dei mezzi di sollevamento e movimentazione ai soli possessori di patente da gruista;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare la patente di guida per i gruisti operatori e conducenti di mezzi atti al sollevamento o alla movimentazione, prevedendo l'istituzione di apposita patente da conseguirsi dopo un corso di formazione e relativo esame finale, nel rispetto dei principi e delle norme comunitarie e delle norme in materia di circolazione e sicurezza nei luoghi di lavoro e in particolare, a regolamentare le modalità di utilizzazione di detti mezzi autorizzando solo i possessori della istituenda patente, a garanzia della sicurezza nei cantieri e nei luoghi pubblici ove operano e transitano detti mezzi durante i loro trasferimenti, colmando il vuoto normativo esistente in materia.

0/44 e abb./IX/34. Siliquini.

ALLEGATO 3

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).

CORREZIONI DI FORMA

All'articolo 2, comma 1, sostituire le parole: terzo periodo con le seguenti: quarto periodo.

All'articolo 3, comma 2, lettera c), sostituire le parole: da euro 1.824, con le seguenti: da euro 1.842.

All'articolo 5, comma 4, sostituire le parole: di cui agli articoli 225 e 226 con le seguenti: di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b) e 226, comma 5,.

All'articolo 8, comma 1, capoverso comma 1-quater, sopprimere le seguenti parole: al terzo periodo del comma 8 e.

All'articolo 9, comma 1, dopo le parole: superiore a 50 kw/t inserire le seguenti: . La limitazione di cui al presente comma non si applica.

Conseguentemente, al medesimo articolo 9, comma 1, inserire, in fine, le seguenti parole: . Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano.

All'articolo 11, comma 1, lettera b), sostituire le parole: del citato duplicato della patente con le seguenti: del duplicato della patente di cui al periodo precedente.

All'articolo 23, comma 1, lettera d), capoverso comma 5-ter, sostituire le parole: entro il 31 marzo con le seguenti: entro il 31 maggio e le parole: dal conto consuntivo con le seguenti: dal rendiconto.

Al medesimo articolo 23, comma 1, lettera d), capoverso comma 5-quater, sostituire le parole: del Ministero dell'interno con le seguenti: del Ministro dell'interno

All'articolo 27, comma 2, sopprimere la lettera b).

Al medesimo articolo 27, comma 3, capoverso Art. 223, comma 1, sopprimere le seguenti parole: Il provvedimento è iscritto sulla patente e comunicato all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

Al medesimo articolo 27, comma 4, capoverso Art. 224-ter, comma 1, ultimo periodo, sopprimere le parole: « fatto salvo quanto previsto dall'articolo 214-ter »

All'articolo 32, comma 3, sostituire le parole: da euro 356 a euro 1.426 con le seguenti: da euro 389 a euro 1.559.

All'articolo 33-bis, comma 2-bis, sostituire le parole: che richiedono la patente di guida di cui al comma 1 con le seguenti: che la richiedono.

All'articolo 35, comma 2, sostituire le parole: di cui al comma 1, lettera a) con le seguenti: di cui al comma 1, lettera b).

All'articolo 39, comma 1, lettera a), sostituire le parole: veicoli delle categorie di patente di guida con le seguenti: veicoli

adibiti al trasporto di merci per cui è richiesta la patente di guida delle categorie *e sostituire le parole:* il corso di formazione *con le seguenti:* il corso formazione iniziale.

All'articolo 39-bis, comma 1, capoverso Art. 46-bis, comma 1, sostituire il secondo periodo con il seguente: Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo secondo le

procedure previste dall'articolo 214 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del citato codice.

All'articolo 41, comma 1, sopprimere le parole: o di noleggio con riscatto.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,74



16STC0004840