

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-quinqies) 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