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,

premesso 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,

premesso 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 note.

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 note, 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,

premesso 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 1o 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,

premesso 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 ditali 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 motto 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 delta strada in materia di targhe, disponendo che te 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 delta 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 dispositivi 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,

premesso 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,

premesso 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,

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 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 alcolemico » 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,

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
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,

premesso che:

il disegno di Legge in esame inasprisce il complesso dette sanzioni amministrative accessorie da applicare ai conducenti a cui vengono accertate infrazioni per La violazione dette norme sull'assunzione di sostanze alcoliche o sull'uso di sostanze stupefacenti;

in particolare viene previsto l'applicazione detta sanzione accessoria detta confisca del mezzo con il quale è stato commesso il reato, in presenza di condanna ovvero di applicazione delta pena a richiesta delle parti, anche in caso di sospensione condizionate delta pena;

la fattispecie in questione appare quantomeno dubbiosa in quanto l'adempimento pone perplessità sull'effettiva utilità detto 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 O g/l del tasso alcolemico ai 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 t'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 netta 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 atte 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,

premesso 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 alle 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,

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 incidentalità 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 incidentalità 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,

premesso 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,

premesso 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 sanzione, 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'esigenza 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, Terranova, 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 persone 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 modica 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 Ll67/25).

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 sul luoghi di lavoro,

per garantire l'incolumità dei lavoratori 8 di terzi nel 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 liberalizzazioni dei 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 ai codice della strada, e pertanto la patente del gruista contribuisce sicuramente ad elevare il livello di sicurezza limitando la guida del 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 por 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 dette 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.