PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 19,10.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Discussione della proposta di legge Zeller e Brugger; Contento; Formisano Anna Teresa e Testa Nunzio Francesco: Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Dussin Guido ed altri; Cosenza; Barbieri; Consiglio regionale del Veneto; Consiglio regionale del Veneto; Stasi; Bratti e Motta: Disposizioni in materia di sicurezza stradale (Approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato) (C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger; Contento; Formisano Anna Teresa e Testa Nunzio Francesco: Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Velo ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Dussin Guido ed altri; Cosenza; Barbieri; Consiglio regionale del Veneto; Consiglio regionale del Veneto; Stasi; Bratti e Motta: « Disposizioni in materia di sicurezza stradale », già approvata, in un testo unificato, dalla IX Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato nella seduta del 6 maggio 2010.

Ricordo che la Commissione ha esaminato il provvedimento in terza lettura in sede referente, apportando alcune modifiche al testo. Il prescritto numero di deputati ne ha quindi richiesto il trasferimento a Commissione in sede legislativa, ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del Regolamento, deliberato dall'Assemblea nella seduta odierna.

Avverto che l'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi ha definito l'organizzazione della discussione delle proposte di legge in esame, stabilendo altresì il tempo disponibile, ripartito ai sensi dell'articolo 25, comma 3, del Regolamento.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

In qualità di relatore del provvedimento in esame ho predisposto, per un'illustrazione dettagliata del provvedimento, un testo, che sarà pubblicato in allegato al resoconto della seduta.

La relazione illustra il testo come risultante dagli emendamenti approvati durante l'esame in sede referente.

Dalla relazione emerge che le modifiche approvate dalla Commissione sono state finalizzate, entro i limiti di intervento imposti dall'esame in terza lettura, a migliorare e precisare il testo, in particolare per quanto concerne la disciplina della desti-

nazione dei proventi delle sanzioni, un rafforzamento delle sanzioni per comportamenti estremamente gravi, quali l'omicidio colposo in stato di alterazione dovuta ad ebbrezza o a sostanze stupefacenti, la materia assai delicata della somministrazione e vendita di bevande alcoliche e superalcoliche in orario notturno.

Ritengo per queste ragioni che sia stato un esame proficuo, che ha mantenuto, perfezionandolo, l'impianto definito nel corso dell'esame in prima lettura da parte della Camera e significativamente integrato dal Senato.

Relativamente all'esame in sede legislativa, potranno essere introdotte ulteriori modifiche, ad alcune delle quali ho fatto cenno già nella relazione. In alcun casi si tratta di modifiche formali. Per esempio, avevamo previsto di abbassare l'importo minimo delle sanzioni per le quali può essere richiesta la rateazione a 150 euro, ma dovremo intervenire perché l'importo previsto per ciascuna rata non può essere inferiore a 100 euro. In ogni caso dovrebbe trattarsi di interventi limitati nel numero e nella portata e, almeno in parte, obbligati, in quanto volti a recepire condizioni connesse ad assicurare la costituzionalità del testo.

Al punto in cui siamo arrivati, considerata l'ampiezza del lavoro fin qui svolto e del testo che ne è risultato e la rilevanza di molte disposizioni in esso contenute, è essenziale che il Parlamento pervenga ad un'approvazione definitiva entro la sospensione estiva dei lavori parlamentari.

A tal fine, nel ribadire l'apprezzamento per il trasferimento del testo in sede legislativa, che dimostra l'ampia condivisione del lavoro svolto, sia tra le forze politiche di maggioranza e opposizione, sia tra Parlamento e Governo, auspico che l'esame in sede legislativa possa essere completato quanto prima possibile.

Autorizzo quindi la pubblicazione della relazione nel testo integrale in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna *(vedi allegato)*.

Nessuno chiedendo di parlare, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 19,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa il 21 settembre 2010.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

TESTO INTEGRALE DELLA RELAZIONE INTRODUTTIVA DEL PRESIDENTE VALDUCCI

Nella relazione con cui si apre l'esame in sede legislativa mi sembra opportuno ricapitolare brevemente le modifiche introdotte nel corso dell'esame in sede referente rispetto al testo approvato dal Senato.

Ricordo, innanzitutto, che sono state soppresse alcune disposizioni di cui è stato possibile verificare che avrebbero determinato notevoli difficoltà di applicazione. Si tratta, in particolare, delle disposizioni che prevedevano la possibilità per le biciclette di sostare sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali (articolo 27); che imponevano l'obbligo di sedili di sicurezza per il trasporto di minori da 5 a 12 anni di età su motocicli e ciclomotori e un limite di velocità di 60 kilometri orari (o il limite minimo previsto, se superiore) per i motocicli a due o tre ruote con a bordo bambini di statura inferiore ad 1,5 metri (articolo 28); che stabilivano, infine, l'obbligo per i conducenti di bicicletta di età fino a 14 anni di indossare e tenere regolarmente allacciato un casco protettivo (articolo 29).

È stata anche soppressa la disposizione che estendeva l'aliquota ridotta IVA del 4%, già applicata, sulla base della normativa vigente, ai veicoli diesel utilizzati da soggetti diversamente abili, con cilindrata fino a 2.800 cm cubici, allo stesso tipo di veicoli con cilindrata fino a 3000 cm cubici. In questo caso la soppressione è dipesa dall'accoglimento di una condizione contenuta nel parere della Commissione Finanze, che, riferendosi a una previsione concernente la materia tributaria, assumeva carattere vincolante ai fini di permettere la prosecuzione dell'esame in sede legislativa.

La Commissione Trasporti, nel corso del proprio esame, ha altresì modificato un certo numero di articoli, al fine di precisarne il contenuto.

All'articolo 1 si è stabilito che la sanzione più pesante, da 779 a 3.119 euro, fosse applicata a chi importa, produce o commercializza componenti o entità tecniche non omologate particolarmente rilevanti, quali sistemi frenanti e dispositivi di ritenuta, cinture di sicurezza, pneumatici. La sanzione più leggera, da 155 a 624 euro è stata invece prevista per chi svolge le medesime attività con riferimento ad altri componenti o entità tecniche del veicolo.

All'articolo 4 sono stati definiti con precisione, alla lettera b), i casi in cui, per i trasporti eccezionali, è necessario l'intervento degli organi di polizia stradale, in quanto il trasporto comporta la chiusura totale della strada con l'individuazione di itinerari alternativi. In queste ipotesi, peraltro, anche al fine di limitare l'impiego di personale di polizia alle situazioni in cui è strettamente necessario, si attribuisce agli organi di polizia la facoltà di autorizzare, quando le circostanze lo consentano, il ricorso al personale della scorta tecnica.

All'articolo 5 è stata rideterminata in un importo compreso tra 100 e 400 euro, anziché tra 250 e 1.000 euro, l'entità della sanzione per la violazione del divieto di sporcare la strada o le relative pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento.

All'articolo 12, sulla base del parere espresso dalla Commissione Giustizia, sono state riformulate le disposizioni finalizzate a contrastare il fenomeno dell'intestazione fittizia dei veicoli, in modo da eliminare previsioni che non avessero

un chiaro riscontro giuridico. Nell'ambito dei divieti di rilascio dei documenti nelle situazioni in cui sussistano situazioni di intestazione simulata, è stato inserito il riferimento anche al certificato di proprietà, oltre che alla carta di circolazione e al certificato di circolazione. Al tempo stesso è stato previsto l'obbligo di comunicazione agli uffici della motorizzazione civile, da parte dell'interessato, non soltanto tutti i fatti e gli atti giuridici che comportano una variazione dell'intestatario della carta di circolazione, ma anche quelli che comportano la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario del veicolo. Questo obbligo assicura alla motorizzazione civile di venire a conoscenza di un certo numero di situazioni che differiscono dalle ordinarie modalità di trasferimento della proprietà già disciplinate dal codice. Per altro verso si potrebbe valutare l'opportunità di un ordine del giorno con il quale si forniscano al Governo indirizzi per individuare in modo puntuale, in sede di definizione nel regolamento della disciplina attuativa, i casi in cui l'obbligo si applica, anche al fine di evitare eccessivi aggravi burocratici.

All'articolo 14 è stata aumentata, fissandola in un importo compreso tra 779 e 3.119 euro, la sanzione per chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre il limite di 45 km/h. È stata altresì aumentata, fissandola in un importo compreso tra 389 e 1.559 euro, la sanzione per chi guida un ciclomotore alterato. Si tratta di incrementi assai rilevanti, nell'ordine di dieci volte rispetto alla legislazione attuale. In questo modo è peraltro mantenuta la proporzione tra le diverse fattispecie sanzionate, ivi compresa la sanzione per chi produce e commercia ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a 45 km/h, per la quale, già nel testo approvato in prima lettura dalla Camera, si era prevista una sanzione da 1.000 a 4.000 euro (rispetto a quella attualmente vigente, da 78 a 311 euro).

Per quanto riguarda l'articolo 16, ritengo che, in relazione alla disposizione introdotta dal Senato con cui si innalza da 65 a 70 anni il limite di età per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, a condizione di sottoporsi, dopo i sessanta anni, a visita medica specialistica annuale, possa essere previsto, per la guida dei veicoli per cui è richiesta la patente, oltre gli 80 anni di età una analoga visita medica specialistica annuale.

All'articolo 17 il Senato ha introdotto una disposizione che differisce l'applicazione della prova pratica per il conseguimento del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori (il cosiddetto patentino). Rispetto a questa disposizione è stata fissata una data certa a decorrere dalla quale dovrà essere effettuata la prova pratica, individuata nel 19 gennaio 2011, in quanto si tratta del termine entro il quale dovranno essere adottate le disposizioni di recepimento nell'ordinamento italiano della direttiva dell'Unione europea recante la nuova disciplina in materia di patenti di guida.

All'articolo 19 è stata introdotta, nell'ambito della disciplina dei requisiti morali in assenza dei quali non è possibile conseguire la patente, una nuova fattispecie per la quale non può in alcun modo conseguire nuovamente la patente colui al quale sia stata revocata per una seconda volta, a seguito di reiterazione del reato di omicidio colposo causato da un soggetto in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro ovvero sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Si è inteso in questo modo evidenziare che la reiterazione del reato dimostra l'estrema pericolosità del soggetto alla guida del veicolo, rispetto alla quale occorre una sanzione che escluda in via definitiva la possibilità di recare ancora una volta danno agli altri sulla strada.

All'articolo 23 sono state precisate le disposizioni introdotte dal Senato in materia di ricorsi contro le decisioni delle commissioni mediche locali, vale a dire le commissioni che verificano il possesso dei requisiti fisici e psichici necessari per il conseguimento della patente nel caso di soggetti problematici, specificando che tali

disposizioni si applicano anche nei casi in cui le commissioni impongano prescrizioni in relazione alla tipologia di veicoli che la patente abilita a guidare o a eventuali adattamenti necessari.

L'articolo 25 reca le disposizioni in materia di destinazione dei proventi derivanti dall'accertamento delle violazioni mediante *autovelox*. Il Senato ha introdotto il criterio per cui detti proventi spettano per il 50 per cento all'ente proprietario della strada e per il 50 per cento all'ente cui appartiene l'organo accertatore. Questo criterio di fondo è stato mantenuto. Tuttavia la Commissione Trasporti ha introdotto alcune modifiche, precisando che la disposizione si riferisce al complesso dei proventi, ivi incluse le spese di accertamento, e che si applica sia nel caso in cui l'accertamento è effettuato dalla polizia municipale, sia nel caso in cui è effettuato da organi di polizia stradale statali.

Altre modifiche approvate dalla Commissione hanno riguardato la disciplina dell'utilizzo dei proventi spettanti ai comuni e le procedure di rendicontazione. Si è specificato che i proventi derivanti dall'utilizzo dell'autovelox possono essere destinati a spese di accertamento delle violazioni, tra cui includere anche spese per il personale.

Sono state inoltre riviste in modo significativo le disposizioni sulle procedure di rendicontazione. Il Senato, infatti, mentre aveva soppresso l'obbligo per i comuni di trasmettere ai ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'utilizzo dei proventi derivanti da tutte le violazioni al codice della strada, aveva introdotto un obbligo sostanzialmente analogo limitatamente ai proventi delle sanzioni accertate con l'*autovelox*. In Commissione è stato precisato che la relazione deve riferirsi al complesso dei proventi percepiti dai comuni, in modo da poter verificare effettivamente che, come già adesso prescrive il codice della strada, il 50 per cento del totale dei proventi sia impiegato per finalità connesse alla sicurezza stradale. Nel caso in cui il comune non trasmetta la relazione o comunque si possa accertare che gli obblighi di utilizzo dei proventi prescritti dal codice non sono rispettati, si applica la riduzione del 30 per cento, anziché del 10 per cento, come previsto dal Senato, dei proventi spettanti al comune relativi agli accertamenti mediante *autovelox*.

Si è peraltro precisato che queste disposizioni si applicano dal primo esercizio finanziario successivo all'adozione del decreto ministeriale che stabilisce la disciplina attuativa relativamente al modello di relazione, alle modalità di trasmissione e al versamento dei proventi.

È stata infine ripristinata una disposizione, già presente nel testo approvato in prima lettura dalla Camera, per la quale gli *autovelox*, fuori dai centri abitati, non possono essere collocati a una distanza inferiore ad un chilometro rispetto al segnale che impone il limite di velocità.

Riguardo all'articolo 25, occorre segnalare che l'assenso del Governo al trasferimento in sede legislativa del testo è condizionato alla richiesta, proveniente dal Ministero dell'economia e delle finanze, di sopprimere, nell'individuazione delle finalità di destinazione dei proventi dell'*autovelox*, il riferimento agli arredi, attrezzature e pertinenze delle infrastrutture stradali e di prevedere che l'utilizzo dei medesimi proventi per spese di personale abbia luogo nel rispetto delle disposizioni dettate dal decreto-legge di manovra finanziaria (decreto-legge n. 78 del 2010) in materia di contenimento delle spese per il pubblico impiego e di patto di stabilità interno.

All'articolo 26, che riguarda gli obblighi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli, il testo approvato dal Senato è stato integrato recuperando la sanzione pecuniaria, attualmente prevista dal codice della strada, e prevedendo inoltre l'utilizzo delle luci di marcia diurna, nel caso in cui il veicolo ne sia dotato.

L'articolo 34, che contiene la disciplina della guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, non è stato ulteriormente modificato. Rispetto a tale articolo occorre peraltro ricordare che nel parere espresso dalla Commissione

Giustizia si richiede la soppressione dell'inciso, che, in merito all'applicazione della confisca, fa rinvio all'articolo 240, secondo comma, del codice penale, in quanto tale inciso riproduce una disposizione del vigente testo del codice della strada di cui è stata recentemente dichiarata l'illegittimità costituzionale dalla sentenza della Corte costituzionale n. 196 del 2010. Occorrerà pertanto provvedere in tal senso. L'onorevole Monai ha sollevato giustamente la questione per cui qualificare l'applicazione della confisca come sanzione accessoria, anziché come misura di sicurezza, dovrebbe escluderne l'applicazione in caso di patteggiamento. Occorre tuttavia rilevare che, trattandosi di una parte di testo già approvata dai due rami del Parlamento, l'intervento non può che limitarsi alle modifiche strettamente necessarie per recepire la sentenza della Corte costituzionale. La questione del patteggiamento potrà pertanto essere affrontata mediante un atto di indirizzo al Governo.

All'articolo 34 si riferisce anche la condizione contenuta nel parere della Commissione bilancio e finalizzata a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma della Costituzione, con la quale si richiede di precisare che il test antidroga sia effettuato mediante prelievo di campioni di fluido del cavo orale, vale a dire di saliva, anziché, come stabilito nel testo, mediante prelievo di campioni di mucosa del cavo orale. La Commissione bilancio ha infatti osservato che il prelievo della mucosa, oltre ad essere un accertamento invasivo, comporta spese non compatibili con la condizione introdotta dal Senato per cui la realizzazione di tali accertamenti non deve determinare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

L'esigenza di recepire il parere della Commissione Bilancio è ribadita, su richiesta dei ministeri dell'interno e dell'economia e delle finanze, dalla condizione, contenuta nell'assenso del Governo al trasferimento in legislativa.

Occorre tuttavia ricordare che anche in questo caso si tratta di una parte di testo già oggetto di approvazione dei due rami del Parlamento, per cui è necessario individuare una formulazione che, proprio per il fatto di essere connessa alle modifiche apportate dal Senato (e, nel caso specifico, alla previsione dell'assenza di nuovi o maggiori oneri) permetta di salvaguardare in massimo grado il criterio dell'intangibilità dei testi sui quali si sia realizzata una doppia deliberazione conforme di Camera e Senato.

All'articolo 36 si è stabilito che l'ulteriore aumento di un terzo, introdotto dal Senato, per quanto riguarda le sanzioni pecuniarie nel caso di guida con tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro, ovvero, per conducenti con età inferiore a 21 anni, neopatentati e conducenti professionisti, in tutti i casi di guida con tasso alcolemico superiore a 0 (zero), si applichi alle violazioni commesse nella fascia oraria compresa tra le 2 e le 6, anziché, come previsto nel testo approvato dal Senato, in quella compresa tra le 22 e le 7.

All'articolo 38 sono stati ripristinati i termini per la notifica dei verbali, contenuti nel testo approvato in prima lettura dalla Camera, di 90 giorni dall'accertamento della violazione e di 100 giorni nel caso di violazione contestata immediatamente al trasgressore e notificata agli obbligati in solido. Occorre in proposito ricordare che tali termini rappresentano comunque un'importante riduzione rispetto ai 150 giorni previsti dalla normativa vigente. Una riduzione ancora più accentuata dei termini, come prospettato dal Senato, avrebbe comportato il rischio per gli organi di polizia stradale di non essere in grado di rispettarli, con l'effetto di una sostanziale sanatoria delle violazioni, oltre che con evidenti conseguenze negative, per lo Stato e per gli enti locali, sotto il profilo finanziario.

All'articolo 40 è stato ridotto da 200 a 150 euro l'importo minimo delle sanzioni per cui può essere richiesta la rateazione. In questo caso emerge peraltro l'opportunità di ritornare all'importo stabilito dal Senato, per esigenze di coordinamento con

la previsione, già approvata dai due rami del Parlamento, per cui ciascuna rata non può essere inferiore a euro 100.

L'articolo 42 riguarda la destinazione dei proventi delle sanzioni pecuniarie relative a violazioni del codice della strada di spettanza dello Stato.

Il testo mantiene le procedure a garanzia degli equilibri di bilancio introdotte dal Senato. Al tempo stesso, nel rispetto di tali procedure, si prevede che le risorse da destinare alle finalità di sicurezza stradale, già definite nel testo approvato dalla Camera, siano calcolate come quota parte non delle maggiori entrate derivanti dagli aumenti delle sanzioni previsti nella presente proposta di legge, ma del totale dei proventi di spettanza dello Stato.

Di conseguenza, dal momento che sono calcolate su una base di risorse molto più ampia, si riducono le percentuali destinate alle singole finalità. Più precisamente:

a) il 20 per cento del totale annuo è destinato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la realizzazione degli interventi previsti nei programmi annuali di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale; di queste risorse:

una quota non inferiore a un quarto, è finalizzata a interventi per la segnaletica stradale;

una quota non inferiore a un quarto è finalizzata a interventi per la manutenzione delle barriere, e la sistemazione del manto stradale (ad esclusione delle strade e delle autostrade affidate in concessione);

b) il 10 per cento del totale annuo è destinato al Ministero dell'interno, per l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature di tutte le forze di polizia che effettuano controlli finalizzati alla sicurezza della circolazione e ripartiti proporzionalmente all'ammontare complessivo delle sanzioni relative a violazioni accertate da ciascuna delle medesime forze di polizia;

c) il 5 per cento del totale annuo è destinato al Ministero dell'interno per il totale delle spese relative all'effettuazione degli accertamenti previsti in caso di guida sotto l'effetto dell'alcol o di sostanze stupefacenti e psicotrope;

d) il 5 per cento del totale annuo è destinato al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per la predisposizione dei programmi da svolgersi nelle scuole finalizzati ad una corretta conoscenza dei principi della sicurezza stradale;

e) il 10 per cento del totale annuo è destinato al Ministero dell'interno per garantire la piena funzionalità degli organi di polizia stradale, la repressione dei comportamenti di infrazione alla guida ed il controllo sull'efficienza dei veicoli.

All'articolo 44 si precisa il testo introdotto dal Senato concernente le disposizioni relative alla sospensione della patente, estendendo espressamente a coloro ai quali è stato concesso, dopo la sospensione della patente, un permesso di guida per limitate fasce orarie nel periodo di sospensione della patente, le sanzioni previste per chi circola abusivamente durante il periodo di sospensione della patente. Di conseguenza si applicherà il pagamento di una somma da 1.842 a 7.369 euro, la revoca della patente e il fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi; in caso di reiterazione delle violazioni, in sostituzione del fermo amministrativo, si applicherà la confisca amministrativa del veicolo.

Con l'articolo 46-*bis* è stata ripristinata la disposizione, già contenuta nel testo approvato dalla Camera, con cui si prevede lo svolgimento obbligatorio dei programmi di sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado a decorrere dall'anno scolastico 2011-2012. È stata semplificata la procedura, attualmente prevista dal codice della strada, per la definizione di tali programmi, che avrà luogo con decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed auto-

nomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, da adottare entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Per superare i rilievi dalla Commissione Bilancio del Senato, si è espressamente previsto che lo svolgimento di tali programmi deve avvenire nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

All'articolo 47, che prevede l'istituzione di un comitato per l'indirizzo e il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, recependo una condizione della Commissione Bilancio, è stato soppresso il riferimento a eventuali minori entrate.

All'articolo 54 si è stabilito che il divieto di la somministrazione di bevande alcoliche nelle aree di servizio lungo le autostrade si applichi dalle ore 2 alle ore 6. Rimane il divieto assoluto di somministrazione in tali aree di bevande superalcoliche.

L'articolo 55, infine, è stato introdotto dal Senato per rivedere la disciplina, stabilita con il decreto-legge n. 117 del 2007, con cui si vieta la somministrazione e la vendita di bevande alcoliche nei locali di spettacolo dopo le 2 di notte.

Il testo approvato dalla Commissione prevede in primo luogo che il divieto di somministrazione e di vendita di bevande alcoliche e superalcoliche si applichi dalle ore 3 alle ore 6 della notte e riguardi, non soltanto i locali di spettacolo, ma tutti i locali muniti della licenza necessaria, sulla base del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, per somministrare e vendere tali bevande.

Il divieto non si applica nella notte tra il 31 dicembre e il 1° gennaio e in quella tra il 15 e il 16 agosto.

Per gli esercizi di vicinato la vendita è vietata dalle ore 24 alle ore 6.

Si stabilisce l'obbligo per i locali muniti di licenza per la somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche che esercitino la propria attività oltre le ore 24 di avere presso almeno un'uscita un apparecchio di rilevamento del tasso alcolemico (precursore), a disposizione dei clienti che desiderino verificare il proprio stato di idoneità alla guida dopo l'assunzione di alcool e si estende a tutti i locali l'obbligo, già previsto per i locali di spettacolo, di esporre le tabelle relative ai danni provocati dall'alcool.

Accogliendo un'indicazione contenuta nel parere della Commissione Attività produttive, si è previsto che gli obblighi di avere un precursore ed esporre le tabelle decorrano, per i locali diversi da quelli ove si svolgono spettacoli o altre forme di intrattenimento, dal terzo mese successivo alla data di entrata in vigore della legge.

Sono infine ridefinite le sanzioni. Mentre la normativa vigente prevede la sospensione dell'attività fin dalla prima violazione, si stabilisce la sanzione pecuniaria da 5.000 a 20.000 euro in caso di violazione del divieto di vendita e somministrazione e la sospensione dell'attività da 7 a 30 giorni in caso di reiterazione nel biennio. Per la violazione degli obblighi di avere un precursore ed esporre le tabelle è fissata la sanzione pecuniaria da 300 a 1.200 euro.

Nel corso dei lavori della Commissione è stata inserita all'articolo 55 un'ulteriore disposizione che prevede che titolari e i gestori di stabilimenti balneari muniti della licenza per la somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche possano svolgere nelle ore pomeridiane forme di intrattenimento e svago danzante, congiuntamente alla somministrazione di bevande alcoliche, non prima delle ore 17 e non oltre le ore 20.

Dalla relazione emerge che le modifiche approvate dalla Commissione sono state finalizzate, entro i limiti di intervento imposti dall'esame in terza lettura, a migliorare e precisare il testo, in particolare per quanto concerne la disciplina della destinazione dei proventi delle sanzioni, un rafforzamento delle sanzioni per comportamenti estremamente gravi, quali l'omicidio colposo in stato di alterazione dovuta ad ebbrezza o a sostanze stupefacenti, la materia assai delicata della somministrazione e vendita di bevande alcoliche e superalcoliche in orario notturno.

Ritengo per queste ragioni che sia stato un esame proficuo, che ha mantenuto, perfezionandolo, l'impianto definito nel corso dell'esame in prima lettura da parte della Camera e significativamente integrato dal Senato.

Relativamente all'esame in sede legislativa, potranno essere introdotte ulteriori modifiche, ad alcune delle quali ho fatto cenno già nella relazione. In ogni caso dovrebbe trattarsi di interventi limitati nel numero e nella portata e, almeno in parte, obbligati, in quanto volti a recepire condizioni connesse ad assicurare la costituzionalità del testo.

Al punto in cui siamo arrivati, considerata l'ampiezza del lavoro fin qui svolto e del testo che ne è risultato e la rilevanza di molte disposizioni in esso contenute, è essenziale che il Parlamento pervenga ad un'approvazione definitiva entro la sospensione dei lavori.

A tal fine, nel ribadire l'apprezzamento per il trasferimento del testo in sede legislativa, che dimostra l'ampia condivisione del lavoro svolto, sia tra le forze politiche di maggioranza e opposizione, sia tra Parlamento e Governo, auspico che l'esame in sede legislativa possa essere completato quanto prima possibile.