

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,35.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Seguito della discussione 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 il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Zeller e Brugger; Contento; Formisano Anna Te-

resa 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 nella seduta di ieri è stata aperta la discussione sulle linee generali. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire.

MARIO LOVELLI. Penso che il lavoro che abbiamo svolto in questi mesi e che sta arrivando a conclusione a ridosso delle ferie estive debba trovare un compimento rapido. Ritengo, inoltre, che molti temi che sono stati alla nostra attenzione dopo che il provvedimento è tornato dal Senato abbiano trovato una soluzione complessivamente soddisfacente.

A questo punto, penso che sia veramente utile che si vada a un esame conclusivo del provvedimento e che lo stesso possa, quindi, essere trasferito al Senato per l'approvazione definitiva entro la fine di luglio.

Sottolineo questa esigenza e necessità, perché con riferimento anche all'esperienza maturata nella precedente legislatura, quello della sicurezza stradale è stato indubbiamente per questa Commissione un tema centrale, che ha trovato allora l'attenzione del Governo con provvedimenti, nonché — lo ricordiamo — con un decreto legge specifico e che anche in questa legislatura ha incontrato un forte interesse del Governo. È stato svolto un

lavoro condiviso, che credo stia dando risultati.

Tale patrimonio di lavoro non va perso, anche se sappiamo che stiamo per approvare un provvedimento che rimane comunque parziale, perché dovremmo avere l'ambizione, da ora alla fine della legislatura — vedremo quando terminerà — di programmare i lavori per fare in modo che si arrivi, alla fine, a un riordino del codice della strada, alla stesura di un testo unico più chiaro per i cittadini, per le forze dell'ordine e per gli enti che a diverso titolo operano in materia di sicurezza e devono assumere iniziative tese al miglioramento della situazione che abbiamo di fronte.

Questo dovrà essere il programma di lavoro successivo alla conclusione della discussione su questo provvedimento. Inoltre vorrei sottolineare il tema della mobilità ciclistica, dato che è stato oggetto di discussione e si è deciso di rinviare la questione a una successiva, eventuale proposta di legge. Vorrei ricordare che in materia di mobilità sostenibile abbiamo svolto una serie di audizioni sul tema specifico della mobilità urbana, nell'ambito dell'esame del Piano d'azione predisposto dalla Commissione europea sulla mobilità urbana.

Avendo quindi elaborato una proposta di documento finale sulla mobilità urbana, dovremo affrontare in modo specifico la questione della mobilità ciclistica, che abbiamo lasciato fuori da questo provvedimento, perché ne avrebbe complicato l'iter. Penso, però, che, partendo da proposte di legge già depositate o da una nuova iniziativa legislativa, la questione possa essere affrontata in modo specifico. Diventa infatti importante per i prossimi anni consentire una mobilità che veda l'utilizzo di mezzi sempre meno inquinanti, come la bicicletta, in condizioni di sicurezza e sostenibilità.

Credo, quindi, che dobbiamo avviarcì a concludere la discussione, sapendo che abbiamo compiuto un buon percorso, testimoniato anche dai dati statistici dall'incidentalità, che fra il 2008 e il 2009 hanno registrato una flessione, a segnalare che

già in quel periodo, a seguito dello sforzo compiuto, si sono conseguiti dei risultati positivi.

Considero molto importante che la Commissione si sia soffermata a lungo sulla questione della guida in stato di alterazione psico-fisica, anche se essa rappresenta una percentuale non alta rispetto al totale degli incidenti — parliamo del 3,1 per cento — ma molto alta in termini di conseguenze per le persone, sia che si tratti di ebbrezza da alcool, sia di alterazione per assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, insieme al colpo di sonno, che molte volte è la conseguenza di entrambe le questioni.

Mi sembra che abbiamo ormai maturato sul problema una soluzione da difendere, su cui attestarsi e proseguire, così come bisogna proseguire in termini di educazione scolastica alla sicurezza stradale. Su questo punto il provvedimento contiene un articolo specifico, che peraltro, come abbiamo rilevato, per le modalità attuative previste, praticamente farà slittare all'anno scolastico successivo al prossimo l'applicazione delle misure in esso contenute. Penso, però, che sulla materia bisognerà in ogni caso assumere da subito alcune iniziative.

Allo stesso modo, bisognerà attivarsi perché il controllo e la presenza delle forze di polizia, statale e locale, sulle strade siano sempre più adeguati alle esigenze. Sarà un tema che dovremo affrontare anche nell'ambito della manovra economica, perché ogni intervento che penalizza la potenzialità di lavoro delle forze di polizia e pone limiti allo sviluppo delle risorse finanziarie e umane da dedicare ai loro servizi rischia di incidere anche in materia di sicurezza stradale.

Concludo con un riferimento alla situazione europea: con il 2010 si chiude un decennio in cui ci si era posto l'obiettivo di riduzione della mortalità da incidentalità stradale. L'obiettivo era, in particolare, quello della riduzione del 50 per cento delle morti per incidenti entro il 2010. Come Italia, siamo ancora lontani da questo obiettivo: siamo riusciti a ridurre la mortalità da incidenti per una percentuale

compresa tra il 30 e il 40 per cento e penso proprio, quindi, che tale obiettivo non sia più raggiungibile entro i termini previsti. Credo, tuttavia, dato che questo è anche il programma di lavoro previsto a livello europeo per il prossimo decennio, che sia necessario aumentare gli sforzi in questa direzione.

Il provvedimento in esame rappresenta un passaggio; dobbiamo augurarci che dia risultati positivi, ma dovremo senz'altro ulteriormente operare con alcuni provvedimenti mirati, con l'intensificazione dei controlli, con l'aumento dell'attività di educazione nei confronti delle giovani generazioni, quelle più colpite dal fenomeno dell'incidentalità stradale, tanto che la morte per incidente stradale è ormai oggi la causa principale di decesso per i nostri giovani.

Questo tema deve essere alla nostra attenzione, al di là del provvedimento che ci accingiamo ad approvare, con l'auspicio, naturalmente, che esso diventi legge nelle prossime settimane e dia già un contributo, a cominciare dal mese di agosto, volto a migliorare complessivamente la situazione della sicurezza sulle nostre strade.

VINCENZO GAROFALO. Signor presidente, un anno fa era già evidente la necessità di dare un ulteriore contributo al Paese in termini di strumenti per accrescere la sicurezza stradale e ridurre la mortalità. Ho utilizzato il termine «ulteriore» perché già nel 2002 il Governo Berlusconi, introducendo l'istituto della patente a punti, aveva dato un rilevante contributo volto a raggiungere l'obiettivo della riduzione della mortalità causata dall'incidentalità.

A distanza di otto anni, siamo arrivati, come tutti speriamo, a compiere un nuovo passo verso l'accrescimento della sicurezza stradale, richiesto da più parti.

Il testo che abbiamo esaminato in terza lettura, che ci proviene dal Senato e su cui esso ha ritenuto di intervenire, reca alcune modifiche rispetto al testo licenziato dalla Camera, modifiche che responsabilmente abbiamo tentato di mantenere, a meno di

lievi interventi relativi alle modalità di attribuzione delle sanzioni conseguenti dall'utilizzo degli *autovelox* e al ripristino di una disposizione relativa alla formazione in materia di educazione stradale, che, a mio avviso, è un aspetto assolutamente inderogabile per poter costruire una sensibilità diversa. Abbiamo anche voluto compiere un ulteriore passo avanti rispetto a un tema che è stato spesso sollevato, ossia l'adeguatezza dei nuovi utenti dei mezzi stradali. Penso ai giovani che utilizzano i ciclomotori e le *minicar*. Abbiamo introdotto, ponendo un termine certo di attuazione, anche tenuto conto degli obblighi di recepimento della normativa europea, una disposizione che prevede la prova pratica per il rilascio del patentino. Il termine fissato a seguito delle modifiche da noi apportate è il 19 gennaio 2011.

Credo, dunque, che i lavori della Commissione nell'esame in terza lettura del provvedimento siano stati improntati ad un principio di responsabilità, rispettosi delle modifiche apportate al Senato e volti all'aggiustamento di alcune norme sulle quali il Senato stesso è intervenuto. Non abbiamo assolutamente voluto essere gelosi rispetto alle decisioni che avevamo assunto in prima lettura.

A mio giudizio, ci sono ancora molte iniziative che si potranno intraprendere: si dovrà continuare a intervenire per rispondere all'esigenza di disporre di infrastrutture in grado di garantire una sicurezza per gli utenti della strada. È necessario, secondo noi — e su questo concordo con quanto diceva prima il collega Lovelli — conferire anche alla mobilità ciclopeditale, e non solo ciclistica, una sicurezza e, quindi, intervenire nei centri abitati, prendendo in considerazione e valorizzando un nuovo modo di muoversi, una nuova mobilità, anche attraverso gli studi che sono stati presentati in audizione durante l'esame del Piano d'azione europeo sulla mobilità urbana, al fine di attribuire ai centri urbani una nuova connotazione in grado di separare l'area urbana e le aree

extraurbane e creare tra l'una e le altre collegamenti che garantiscano una maggiore sicurezza.

La critica che era stata già sollevata da un gruppo politico, e che anche altri soggetti condividono, è che l'impianto del provvedimento è molto concentrato o, perlomeno, molto sbilanciato sull'inasprimento delle sanzioni. È vero. Abbiamo, purtroppo, dovuto prendere atto che soltanto in questa maniera riusciremo forse a ottenere un risultato efficace.

Ritengo utile che sia effettuato un monitoraggio sull'effetto delle modifiche al codice della strada recate dal testo in esame, che speriamo entrino presto in vigore, al fine di capire quali ulteriori modifiche si possano apportare al testo per migliorare la sicurezza stradale. Bisogna intervenire in ogni caso sulla formazione dei giovani e sull'educazione stradale in genere, perché, altrimenti, non riusciremo mai a sconfiggere la diseducazione stradale. Occorre, quindi, senz'altro una buona campagna informativa, come abbiamo sottolineato nelle ultime fasi del dibattito in Commissione, oltre alla formazione data dalla scuola. Abbiamo compiuto un passo avanti anche riguardo alla sicurezza nella circolazione delle *minicar*, rispetto alle quali forse bisognerà intervenire con altre norme, dopo aver valutato l'opportunità di prevedere che questo mezzo di trasporto, con le sue specifiche caratteristiche, possa continuare ad essere affidato a giovani ancora forse non maturi per guidarlo.

Credo che complessivamente questo lavoro attesti un'attività intensa di questa Commissione, nonché una maturità di intervento di tutti i gruppi parlamentari e l'esame in sede legislativa ne è una testimonianza. È stato fatto un grande lavoro, di cui spero di essere riuscito a sottolineare gli aspetti positivi.

MARCO DESIDERATI. Rimane poco da dire, dopo le considerazioni dei colleghi. Anche noi, come Lega Nord, condividiamo evidentemente questo provvedimento e auspichiamo che diventi legge il prima possibile.

È chiaro che si tratta di un provvedimento dal taglio molto tradizionale. Mi ricollego alle osservazioni del collega Garofalo: abbiamo compiuto uno sforzo importante per garantire la sicurezza sulle strade, al punto da spingerci a volte a occuparci anche di ciò che non ci competerebbe propriamente, vale a dire decidere se un locale pubblico possa o non possa vendere gli alcolici, a prescindere dal fatto che il consumatore poi si metta o meno alla guida di un veicolo.

Si tratta, tuttavia, di uno sforzo che ritengo si debba compiere, perché la sicurezza stradale è assolutamente una priorità e un'emergenza, visti i livelli di incidentalità, il numero di feriti e la mortalità sulle nostre strade.

L'inasprimento delle sanzioni a volte raggiunge il risultato, a volte forse no, perché, se la sanzione è sproporzionata, talora non viene applicata. Ribadendo assolutamente la condivisione su questo provvedimento, chiedo a lei, presidente, nonché alla Commissione, una volta che esso sarà varato, visto che tutto è perfettabile, di cominciare a ragionare anche su nuovi strumenti, come, ad esempio, la tecnologia. La tecnologia ci può aiutare nelle frenate di emergenza e ci può avvisare in caso di incidenti stradali o di incroci pericolosi. Oggi i nostri veicoli sono totalmente sprovvisti di strumenti di tal genere. Si potrebbe aprire un dibattito in Commissione per cercare, alla luce dei nuovi ritrovati e delle nuove frontiere della tecnologia, di capire che cosa possiamo fare ancora per raggiungere gli obiettivi che ci siamo posti.

MICHELE POMPEO META. La posizione del gruppo del Partito democratico è stata espressa lucidamente dal collega Lovelli. Anch'io penso che ci accingiamo ad approvare un provvedimento legislativo molto importante per le questioni che affronta e perché oggettivamente rappresenta la risposta del Parlamento alle critiche che ci vengono dall'esterno.

Il lavoro che ci lasciamo alle spalle è stato lungo e faticoso; sappiamo anche che il provvedimento avrebbe potuto essere

licenziato molto prima, anche se le responsabilità non sono attribuibili a questa parte del Parlamento. Ancora una volta, dunque, compiremo diligentemente il nostro lavoro. Ci accingiamo a licenziare questo provvedimento, che mi auguro possa diventare legge prima dell'estate.

Credo che al Senato si possano creare le condizioni necessarie per raggiungere questo obiettivo e penso che il presidente potrà esercitare un ruolo di stimolo. Se, però, i tempi dovuti alla calendarizzazione dei lavori al Senato, che noi conosciamo, non dovessero consentirlo, valutiamo l'opportunità di chiedere ai colleghi senatori, al fine di licenziare il documento, di esaminarlo all'inizio del mese di agosto, perché questo provvedimento è atteso ed è importantissimo.

Vorrei porre poi una seconda questione. Siamo ormai affezionati - non c'è solo stima, ma anche affetto verso i rappresentanti del Governo, che ormai quotidianamente seguono i nostri lavori - al sottosegretario Giachino, al quale chiedo di aggiornare il Ministro Matteoli sui lavori della Commissione. Apprendo i giornali oggi, ancora una volta vedo che questo provvedimento, di fatto, viene ignorato. Per l'ennesima volta il Ministro Matteoli sostiene che, rispetto alle diverse emergenze nel campo della sicurezza stradale, si creerà un tavolo tecnico. Non diamo un buon segnale. Capisco che il Ministro è impegnato su molti fronti, ma dovrebbe sapere, e sa senz'altro, che questo provvedimento, quando sarà licenziato, rappresenterà uno strumento in più in mano al Governo, nonché alle istituzioni locali. Credo che le parole del Ministro non siano assolutamente appropriate. Oggi pomeriggio, come i colleghi avranno visto, sono pervenute alcune agenzie da sindaci autorevolissimi di grandi città, nelle quali si legge, proprio mentre il Parlamento svolge un lavoro di sensibilizzazione verso i giovani, di formazione ed educazione, dell'intenzione di abbassare l'età per la guida delle Smart, sostenendo - e sarà anche vero - che sono più sicure delle auto elettriche e che quindi si può abbassare l'età minima richiesta per la loro condu-

zione. Sono segnali che vanno in una direzione sbagliata e generano confusione.

Queste sono materie che vanno maneggiate con cura. A differenza del calcio, quando parliamo di sicurezza stradale non possiamo sentirci tutti allenatori. Ribadisco: sono materie che vanno maneggiate con grande cautela e attenzione.

Penso che questo sia l'ennesimo provvedimento che aggiunge altre norme alle numerose già esistenti. Chiedo quindi al Governo cosa intenda fare rispetto alle questioni che ricordavano i colleghi, per ultimo Lovelli: si vuole mettere mano al codice della strada e riordinare organicamente le disposizioni sulla circolazione stradale, tentando di elaborare un testo unico, oppure si vuole aspettare che sia l'Europa ad imporre termini temporali stringenti? Decidiamolo, perché, se il Governo continua a non intervenire, magari come Commissione da domani ci riprendiamo il compito di legiferare, affrontando le questioni che non abbiamo trattato in questo provvedimento.

Preferirei che fosse il Governo - a tale scopo serve davvero un tavolo, un lavoro approfondito - in attesa di unificare la legislazione a livello europeo, a riordinare le nostre disposizioni. Passeranno alcuni anni prima di avere un codice unico europeo e conviene, per le tante questioni che abbiamo affrontato in questa discussione, sia quelle risolte, sia quelle non risolte, avere un approccio alla questione organico, elaborando un unico provvedimento che contenga tutte le disposizioni su questa materia.

Infine, fonti ministeriali, in questo caso non del dicastero dei trasporti, ma di altri, dovrebbero diffondere dati più ufficiali attendibili. Magari ci fossimo avvicinati agli obiettivi europei! Purtroppo non è così. Ho sentito, anche in dibattiti pubblici, responsabili di dipartimenti e prefetti distribuire dati non ufficiali. Le fonti devono essere autorevoli, altrimenti rischiamo di allentare la tensione e l'attenzione su tali questioni.

Stiamo parlando di una situazione molto delicata, che, dal punto di vista non solo dei costi sociali, ma dei costi in

generale, rappresenta più di un punto del nostro PIL. Potete verificare voi stessi. Stiamo parlando di una questione estremamente importante.

Un tema che non abbiamo potuto risolvere con questo provvedimento è quello dei controlli. Come gruppo ci stiamo pensando: venerdì è previsto il termine per la presentazione degli emendamenti e stiamo quindi pensando di elaborare un emendamento al riguardo. Badate, si tratta di una questione non risolta. Disponiamo già di alcune norme molto efficaci e ne abbiamo prodotte altre, ma se i controlli rimangono intorno a un milione penso che non riusciremo ad incidere efficacemente sui numeri dell'incidentalità.

Occorre poi affrontare il tema delle risorse. Quando sento — non so se corrisponde al vero — che anche gli agenti della Polstrada, per una situazione di emergenza, saranno forse impiegati nei servizi di scorta, mi rendo conto che c'è bisogno di un maggiore coordinamento.

Si pone, dunque, il tema delle risorse. Non vorrei aprire in questa sede le polemiche sui contratti non rinnovati, il congelamento degli stipendi, il malessere nelle polizie nazionali, però bisogna affrontare la questione.

Penso che forse abbiamo risolto troppo in fretta la questione della destinazione dei proventi derivanti dalle multe. Avremmo dovuto avere più coraggio, perché, quando si strilla, le soluzioni si trovano.

Per esempio, ho visto — da questo punto di vista sono molto soddisfatto — che probabilmente, con buona pace degli amici leghisti, i proventi del pedaggio delle tangenziali o dei raccordi in area romana vengono reinvestiti per le questioni della mobilità a questa latitudine. Mi auguro che avvenga lo stesso anche per gli altri territori dove si impongono pedaggi.

Svolgo una riflessione. Forse abbiamo risolto la storia delle multe con l'accetta, troppo in fretta. Probabilmente avrebbe potuto essere l'occasione — stiamo riflettendo sull'opportunità di presentare un emendamento « in zona Cesarini » — per destinare una parte di tali risorse a un

fondo a cui far attingere esclusivamente le forze dell'ordine per aumentare i controlli. In una situazione in cui la coperta è corta, da una parte bisogna coprire e da un'altra scoprire. La lascio come riflessione.

Vorrei ringraziarvi per il contributo al lavoro unitario che abbiamo svolto, nonché complimentarmi per il lavoro svolto dal nostro presidente, il quale, alcuni mesi fa, di fronte anche ai tempi dell'altro ramo del Parlamento, si è esposto in prima persona per sbloccare questa situazione, con un intervento che poi ci ha fatto arrivare al risultato.

ANTONIO MEREU. Signor presidente, noi avremmo preferito che la discussione fosse svolta in Assemblea, soprattutto perché ritenevamo e riteniamo che il contenuto del provvedimento meritasse una discussione più ampia, che avrebbe condotto sicuramente a un miglioramento del testo. Prendiamo atto che la Commissione ha deciso in maniera differente e non per questo cambia la nostra posizione e il nostro atteggiamento. Ci rendiamo conto che, comunque, si tratta di un provvedimento che riveste un suo significato.

Come abbiamo già affermato anche in altre occasioni, però, l'impianto ci sembra eccessivamente sbilanciato sull'inasprimento delle sanzioni: avremmo preferito, invece, un finanziamento per la formazione e l'educazione alla guida. È vero che i giovani apprenderanno dalla stampa i contenuti del provvedimento e verranno a conoscenza di ciò cui andranno incontro se violeranno le disposizioni del codice della strada, però credo che l'abitudine porterà ciascuno a comportarsi nel solito modo: se un individuo ha una devianza e un dato tipo di atteggiamento, ritengo che lo manterrà.

Il vero problema è puntare sull'educazione dei ragazzi. Non possiamo continuare a sostenere che per poter guidare non si deve più bere, non si deve andare a più di una data velocità e soprattutto imporre a chi si prepara alla guida con un atteggiamento maturo e sicuro continui sacrifici in funzione di altri, che comunque non cambieranno.

L'elemento più importante - riteniamo di confermarlo in questa sede - è fare in modo che i giovani capiscano che cosa vuol dire prendere un mezzo e il pericolo che ciò può comportare per se stessi, nonché per gli altri. È un problema di responsabilità, che va continuamente ricordato. Insistiamo, perciò, sul fatto che formazione e educazione devono essere incentivate.

Si deve intervenire anche in merito al controllo sulle strade, nel quale spesso si tiene un atteggiamento repressivo. Chi controlla le strade deve dare comunque, a sua volta, un proprio contributo affinché ci si renda conto che il controllo è effettuato a vantaggio di chi percorre la strada: il controllore non è un nemico, ma un soggetto che cerca, in un dato modo e con determinati mezzi, di fare sì che i pericoli diminuiscano.

L'iter del provvedimento continuerà in sede legislativa in Commissione e noi sosterrremo alcuni emendamenti. Speriamo, però, come tutti i colleghi hanno già affermato, che il provvedimento raggiunga il suo obiettivo prima dell'estate, altrimenti ancora una volta la Camera si sarebbe penalizzata inutilmente, nel senso che, per ragioni di celerità di approvazione, avrebbe rinunciato ad apportare miglioramenti, mentre il Senato potrebbe nuovamente cambiare il testo.

Ci auguriamo, dunque, e ci adopereremo, insieme al presidente e a tutti, affinché questo provvedimento vada in porto e rappresenti uno strumento in più per una maggiore sicurezza nelle strade.

CARLO MONAI. Anche da parte dell'Italia dei Valori vi è la soddisfazione di poter accelerare su questa proposta di legge, il cui iter è stato molto lungo.

Riprendo lo spunto di riflessione del collega Meta, che si domandava se non vi fossero ancora interventi da compiere sul meccanismo di distribuzione dei proventi legati alle contravvenzioni stradali. Di fatto, anche questo aspetto andrà approfondito.

Abbiamo approvato una disposizione che vede le scuole impegnate nell'educa-

zione stradale degli studenti. In questo settore esiste, però, il rischio di gravare su tutta la struttura scolastica con nuove mansioni, anche attribuite in modo estemporaneo, o nuove funzioni didattiche, come quella che anche in questo contesto viene evidenziata in una logica settoriale e che forse dovrebbe essere definita più organicamente nell'ambito delle politiche educative e dei programmi ministeriali che competono al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

Se dobbiamo indirizzare le scuole ad attivarsi su questo binario, bisogna anche che si valuti la necessità che tale attività non sia gratuita: tutto ha un costo e, se vogliamo effettivamente che questi settori di formazione dei giovani siano utili, devono essere strutturati in maniera adeguata, e bisognerà quindi porsi il problema di finanziare queste iniziative e coordinarle in una logica nazionale, piuttosto che settoriale o regionale. Da questo punto di vista, si potrebbe anche valutare se i proventi delle contravvenzioni non possano essere destinati anche a questa finalità.

Passo a un secondo aspetto. Il presidente ricorderà che ci aveva preannunciato la trasmissione di una lettera al presidente della Camera con cui si sarebbe prospettata l'esigenza di intervenire sulla disposizione della confisca, oggetto di doppia deliberazione conforme da parte di Camera e Senato, in conseguenza della sentenza della Corte costituzionale che è intervenuta sulla qualificazione giuridica della confisca, prevista dagli articoli 186 e 187 del codice della strada, configurandola non più come misura di sicurezza, ma come sanzione accessoria.

Nell'ipotesi che, nonostante la doppia deliberazione conforme, vi sia la possibilità di effettuare questa modifica, mi domando se la Commissione debba attivarsi per rimediare all'assenza di coordinamento che viene a crearsi, dal momento che permane la previsione della confisca anche in caso di patteggiamento. Anche questo è un tema che, a mio avviso, potrebbe essere molto interessante per l'utenza e avere delle conseguenze su tutto il sistema sanzionatorio, che vede oggi i

tribunali gravati da oneri di custodia che difficilmente riescono ad assolvere per la consistenza del parco di vetture che vengono sequestrate in attesa della confisca.

Occorre disincentivare la confisca, quantomeno nei casi di patteggiamento; la logica dettata dalla Corte costituzionale, che ha derubricato questa confisca da misura di sicurezza a sanzione accessoria, ha, infatti, la sua incidenza nel regime sanzionatorio del patteggiamento. Penso che tale intervento sarebbe opportuno.

GIACOMO TERRANOVA. Non ripeterò neanche io le lagnanze che, in verità, avrei voluto porre riguardo la genesi piuttosto frettolosa del provvedimento, per l'esigenza di farlo entrare in vigore l'estate passata, che ha indotto i componenti della commissione a rinunciare ad alcuni interventi che sarebbero stati sicuramente di loro interesse.

Volevo soltanto riportare l'attenzione su un passaggio, che sarà oggetto di un ordine del giorno che presenterò, riguardante un aspetto tra i tanti che non hanno potuto trovare, secondo me, un adeguato esame.

Mi riferisco al tema delle competenze delle autoscuole, destinatarie storicamente di un ruolo di formazione nel campo della sicurezza stradale, considerata come elemento essenziale del progetto formativo che in passato le ha viste protagoniste. Dal momento in cui, con la liberalizzazione, esse sono state di fatto degradate quasi ad attività commerciali e hanno perso il loro compito di istruzione, si è verificato un oggettivo ridimensionamento del loro ruolo, con la conseguenza che, a dispetto della volontà di attribuire un valore fondamentale alla sicurezza stradale, la formazione impartita ha subito un inevitabile deterioramento. Presenterò, dunque, un ordine del giorno affinché il Governo si impegni ad intervenire almeno sotto questo aspetto.

Interverrò anche su altre questioni che potranno vedere, secondo me, naturalmente impegnata questa Commissione affinché il codice della strada trovi una revisione più organica e un ripensamento

più approfondito dei temi che purtroppo sono rimasti fuori da questo esame, a causa dei tempi molto lunghi del bicameralismo perfetto. Ritengo che un lavoro di questa portata avrebbe dovuto giungere a conclusione in modo tempestivo, piuttosto che essere sospinto da fattori di carattere emotivo, con l'effetto di dilatare i tempi a dismisura e di lasciare fuori gli approfondimenti che un trattamento adeguato della materia avrebbe richiesto.

PRESIDENTE. Rinuncio alla mia replica. Riferisco solo all'onorevole Monai che la sentenza della Corte verrà recepita in un emendamento che presenterò come relatore, unitamente all'altro emendamento che presenterò affinché, per il rilevamento delle sostanze stupefacenti, possa essere eseguito il prelievo di saliva anziché di mucosa del cavo orale, come richiesto da una delle condizioni formulate dalla Commissione bilancio, finalizzate al rispetto del comma quarto dell'articolo 81 della Costituzione.

Do la parola al sottosegretario Giachino per la replica.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Vale anche in questo contesto una frase di una canzone spagnola di cinque o sei anni fa: « da che punto guardi il mondo tutto dipende ».

Dando per scontato che il Senato approvi questo provvedimento entro il 31 luglio, prima delle vacanze estive, dobbiamo affermare che, malgrado le carenze e le manchevolezze, esso qualifica in modo straordinario il lavoro del Parlamento, nonché del Governo, e il ruolo della politica.

All'onorevole Mereu faccio presente che, quando la politica affronta i temi della sicurezza, in questo caso della sicurezza stradale, assolve al suo compito più importante, quello di servizio alla comunità. Non parliamo di schieramenti politici, ma di un lavoro compiuto all'unanimità da una Commissione che non solo si è confrontata, ma ha anche recuperato il dibattito della legislatura precedente, che era terminata in anticipo.

Lo affermo io, che sono uno dei pochi membri del Governo non parlamentare: il fatto di aver recuperato tutto il lavoro della precedente legislatura e di averlo implementato attribuisce un valore notevole all'attività svolta ed è una forma di rispetto verso il popolo che il Parlamento rappresenta.

Dal mio punto di vista, è stato, dunque, svolto un ottimo lavoro. Sicuramente mancano alcuni elementi, ma ritengo assai importante poter immaginare che tra 15 giorni la sicurezza stradale avrà un quadro di riferimento del tutto nuovo. Dovete immaginare che dopo la pubblicazione di questa legge, quando le forze dell'ordine opereranno sulle strade, controlleranno e sanzioneranno in base alla nuova legge, in base alle disposizioni che prevedono il famoso principio «guida chi non beve», che intervengono sugli autisti professionisti, e recano modifiche in materia di responsabilità nell'autotrasporto, per tacere di tutte le altre misure comprese in questo provvedimento molto ampio, cambierà la sicurezza stradale nel nostro Paese.

Ci saranno alcune manchevolezze, ma è stato compiuto un passo in avanti notevole. È giusto il riferimento all'istituzione della patente a punti: dopo otto anni il Parlamento innova. Sono cambiati gli incidenti e il tipo di incidentalità; vediamo anche negli ultimi due anni l'evolversi degli incidenti. La politica, dimostrando il suo più alto livello di servizio ai problemi della gente — per citare Paolo VI — interviene e dà una risposta. Credo che Parlamento e Governo abbiano svolto un ottimo lavoro. Paolo VI ci ha dato alcuni insegnamenti sul ruolo della politica, che vanno ricordati.

Per quanto mi riguarda, ringrazio tutti i deputati. Avendo seguito per conto del Governo il lavoro anche al Senato, a volte mi lamentavo dei tempi, però devo riconoscere che anche l'impegno dei senatori è stato all'altezza della situazione, ovviamente ognuno ha il proprio punto di vista, nell'affrontare il tema della sicurezza stradale.

Ringrazio tutti voi e gli uffici della Camera. Ringrazio, inoltre, gli uffici del mio ministero, in particolare la dottoressa Ferrannini, per il supporto che mi è stato fornito per seguire i lavori.

Quando guarderemo a distanza i lavori compiuti in questi primi due anni di legislatura, sulla materia del trasporto stradale e delle infrastrutture non potremo non prendere atto che sono stati sbloccati gli investimenti per le autostrade, che si sta andando avanti anche sul tema della sicurezza dei veicoli e che oggi, con questo provvedimento di oltre 60 articoli, si sta intervenendo sulla sicurezza dal punto di vista del comportamento degli autisti. Credo che, da questo punto di vista, siano stati due anni soddisfacenti ed estremamente positivi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Propongo di adottare come testo base per il prosieguo della discussione il testo unificato risultante dalle modifiche approvate nel corso dell'esame in sede referente (*vedi allegato*).

Pongo in votazione tale proposta.

(*È approvata*).

Secondo quanto stabilito dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dai gruppi, che si è riunito stamattina, il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato alle 12 di venerdì 9 luglio.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta, prevista, secondo quanto stabilito dall'ufficio di presidenza, alle ore 11 di martedì 13 luglio.

La seduta termina alle 15,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 22 settembre 2010.

ALLEGATO

Disposizioni in materia di sicurezza stradale (C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato).

**TESTO UNIFICATO RISULTANTE DALL'ESAME
IN SEDE REFERENTE ADOTTATO COME TESTO BASE**

CAPO I

**MODIFICHE AL CODICE DELLA
STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLA-
TIVO 30 APRILE 1992, N. 285**

ART. 1.

(Modifiche agli articoli 6, 59, 77, 79 e 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pneumatici invernali, di veicoli con caratteristiche atipiche, di produzione e commercializzazione di sistemi, componenti ed entità tecniche di tipo non omologato, di sanzioni per veicoli circolanti in condizioni di non efficienza e di omessa revisione).

1. La lettera *e*) del comma 4 dell'articolo 6 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato « decreto legislativo n. 285 del 1992 », è sostituita dalla seguente:

« *e*) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucchiolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio ».

2. Al comma 1, alinea, dell'articolo 59 del decreto legislativo n. 285 del 1992 le parole: « elettrici leggeri da città, i veicoli ibridi o multimodali e i microveicoli elettrici o elettroveicoli ultraleggeri, nonché gli altri veicoli » sono soppresse.

3. Dopo il comma 3 dell'articolo 77 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è inserito il seguente:

« *3-bis.* Chiunque importa, produce per la commercializzazione sul territorio nazionale ovvero commercializza sistemi, componenti ed entità tecniche senza la prescritta omologazione o approvazione ai sensi dell'articolo 75, comma *3-bis*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624. È soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 779 a euro 3.119 chiunque commetta le violazioni di cui al periodo precedente relativamente a sistemi frenanti, dispositivi di ritenuta ovvero cinture di sicurezza e pneumatici. I componenti di cui al presente comma, ancorché installati sui veicoli, sono soggetti a sequestro e confisca ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI ».

4. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 122, comma 8, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, di seguito denominato « regolamento », riferendo le disposizioni contenute nel medesimo comma 8 agli pneumatici invernali. Entro il medesimo termine di cui al periodo precedente, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con i decreti di cui all'articolo 237

del regolamento, prevede l'obbligo che gli pneumatici montati su autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, rimorchi e filoveicoli rechino marcature legali laterali conformi alla normativa comunitaria, abbiano una pressione adeguata e siano periodicamente sottoposti a una verifica della persistenza delle condizioni di efficienza.

5. Al comma 4 dell'articolo 79 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « non regolarmente installati » sono inserite le seguenti: « , ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 80, comma 1, del presente codice e all'articolo 238 del regolamento non funzionanti ».

6. Al comma 14 dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, la parola: « Chiunque » è sostituita dalle seguenti: « Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque »;

b) al secondo periodo, le parole da: « ovvero » fino a: « revisione » sono soppresse;

c) il terzo periodo è sostituito dai seguenti: « L'organo accertatore annota sul documento di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.842 a euro 7.369. All'accertamento della violazione di cui al periodo precedente consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI. In caso di reiterazione delle violazioni, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo ».

ART. 2.

(Modifiche agli articoli 7 e 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati e di massa dei veicoli ad alimentazione a metano, elettrica e ibrida).

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

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

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

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

minimo tra il 10 per cento della massa complessiva a pieno carico del veicolo e una tonnellata. La riduzione si applica soltanto nel caso in cui il veicolo sia dotato di controllo elettronico della stabilità».

3. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7-bis dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal comma 2 del presente articolo, è adottato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 3.

(Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di competizioni sportive su strada).

1. All'articolo 9 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 193, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di cui al presente articolo possono circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli stessi, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78 ».

ART. 4.

(Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità).

1. All'articolo 10 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il secondo periodo del comma 9 è sostituito dal seguente: « Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal regolamento »;

b) il terzo periodo del comma 9 è sostituito dal seguente: « Qualora il transito del veicolo eccezionale o del trasporto in condizioni di eccezionalità imponga la chiusura totale della strada con l'approntamento di itinerari alternativi, la scorta tecnica deve richiedere l'intervento degli organi di polizia stradale competenti per territorio che, se le circostanze lo consentono, possono autorizzarla ad avvalersi, in loro vece o ausilio, del personale della scorta tecnica stessa, secondo le modalità stabilite nel regolamento ».

c) al comma 17, le parole: « i criteri per la imposizione della scorta tecnica o della scorta della polizia della strada » sono sostituite dalle seguenti: « i criteri per l'imposizione della scorta tecnica »;

d) al comma 18, le parole: « all'obbligo di scorta della Polizia stradale o tecnica » sono sostituite dalle seguenti: « all'obbligo di scorta tecnica ».

ART. 5.

(Modifiche agli articoli 15, 23 e 24 nonché abrogazione dell'articolo 34-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di decoro delle strade, di pubblicità sulle strade e sui veicoli e di pertinenze delle strade).

1. All'articolo 15 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera f), le parole: « gettare o » sono soppresse;

2) dopo la lettera f) è inserita la seguente:

« f-bis) insozzare la strada o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento »;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *f-bis*), è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100 a euro 400 »;

c) al comma 4, le parole: « ai commi 2 e 3 » sono sostituite dalle seguenti: « ai commi 2, 3 e 3-*bis* ».

2. All' articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, le parole: « limitatamente alle strade di tipo E) ed F), per ragioni di interesse generale o di ordine tecnico » sono sostituite dalle seguenti: « nel rispetto di quanto previsto dal comma 1 »;

b) al comma 7, nel terzo periodo, la parola: « cartelli » è sostituita dalla seguente: « segnali » e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Sono inoltre consentiti, purché autorizzati dall'ente proprietario della strada, nei limiti e alle condizioni stabiliti con il decreto di cui al periodo precedente, cartelli di valorizzazione e promozione del territorio indicanti siti d'interesse turistico e culturale e cartelli indicanti servizi di pubblico interesse. Con il decreto di cui al quarto periodo sono altresì individuati i servizi di pubblico interesse ai quali si applicano le disposizioni del periodo precedente »;

c) al comma 13-*bis*, secondo periodo, dopo le parole: « del proprietario o possessore del suolo » sono aggiunte le seguenti: « ; a tal fine tutti gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario »;

d) dopo il comma 13-*quater* è aggiunto il seguente:

« 13-*quater*.1. In ogni caso, l'ente proprietario può liberamente disporre dei mezzi pubblicitari rimossi in conformità al presente articolo, una volta che sia decorso il termine di sessanta giorni senza

che l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno ne abbiano richiesto la restituzione. Il predetto termine decorre dalla data della diffida, nel caso di rimozione effettuata ai sensi del comma 13-*bis*, e dalla data di effettuazione della rimozione, nell'ipotesi prevista dal comma 13-*quater* ».

3. Nelle more di una revisione e di un aggiornamento degli itinerari internazionali, i divieti e le prescrizioni di cui al comma 7 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal comma 2 del presente articolo, si applicano alle strade inserite nei citati itinerari che risultano classificate nei tipi A e B. Nel caso di strade inserite negli itinerari internazionali che sono classificate nel tipo C, i divieti e le prescrizioni di cui al periodo precedente si applicano soltanto qualora sussistano comprovate ragioni di garanzia della sicurezza per la circolazione stradale.

4. Il Governo, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare l'articolo 57 del regolamento, nel senso di prevedere che la pubblicità non luminosa per conto di terzi è consentita, alle condizioni di cui al comma 3 del citato articolo 57, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato iscritte nei registri di cui all'articolo 6 della legge 11 agosto 1991, n. 266, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI) e nel senso di limitare la pubblicità a mezzo degli altri veicoli destinati a tale uso alla sola sosta nei luoghi consentiti dal comune nei centri abitati, prevedendo altresì verifiche periodiche sull'assolvimento dei prescritti oneri tributari.

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

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

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

6. L'articolo 34-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 è abrogato.

ART. 6.

(Modifica all'articolo 38 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnaletica stradale).

1. All'articolo 38 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: « in caso di urgenza e necessità » sono sostituite dalle seguenti: « in caso di emergenza, urgenza e necessità, ivi comprese le attività di ispezioni delle reti e degli impianti tecnologici posti al di sotto della piattaforma stradale »;

b) al comma 13, le parole: « del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 » sono sostituite dalle seguenti: « del pagamento di una somma da euro 389 a euro 1.559 ».

ART. 7.

(Modifica all'articolo 41 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di segnali luminosi).

1. All'articolo 41, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo la lettera b) è inserita la seguente:

« b-bis) tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito; ».

ART. 8.

(Modifiche agli articoli 46 e 190 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di macchine per uso di bambini o di invalidi).

1. All'articolo 46, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Non rientrano nella definizione di veicolo:

a) le macchine per uso di bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento;

b) le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore ».

2. All'articolo 190, comma 7, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « riservate ai pedoni » sono aggiunte le seguenti: « , secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7 ».

ART. 9.

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

1. All'articolo 85 del decreto legislativo n. 285 del 1992, il comma 2 è sostituito dal seguente:

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

a) i motocicli con o senza sidecar;

b) i tricicli;

c) i quadricicli;

d) le autovetture;

e) gli autobus;